PRESS

FIAT

もくじ　CONTENTS

500 : THE MANIFESTO OF THE ‘NEW FIAT’

新型フィアット500：新フィアット宣言 ····· 2

THE MODEL IN BRIEF

モデルの概要 ····· 8
- 魅惑のラインと最新のスタイリング ····· 9
- クリーンなエンジン ····· 10
- クラス最高の安全性 ····· 11
- 新型フィアット500を楽しむための50万通りの方法 ····· 12
- 卓越した快適性を生み出す特別装備 ····· 13

FIAT 500

共同開発の成果 ····· 16
- 人々のアイディアに基づき人々のために作られた車 ····· 16
- オリジナルフォルムを生かした魅力的なスタイリング ····· 18
- 年月を経ても変わらない、パッセンジャールームの
  エレガンスとイノベーション ····· 20
- 期間を最短化した製品開発と設計手法 ····· 22

クリーンなエンジン ····· 25
- 69馬力、1.2 8Vエンジン ····· 26
- 100馬力、1.4 16Vエンジン ····· 29
- 信頼性の高いトランスミッション ····· 31
- デュアロジック ····· 32

クラス最高の安全性……36
車両火災防止対策……37
アクティブセーフティー……38
ブレーキシステム……38
ESS……38
ABS……39
ESP……40
ASR……41
MSR……42
HBA……42
ヒルホールドシステム……43

卓越した快適性を生み出す特別装備……44
純正オーディオとサウンドシステム……44
ガラス製ルーフと電動サンルーフ……45
スマートウォッシュ……45
リバースシフト連動リアワイパー……45
マルチファンクションディスプレイ……46
エアコンシステム……47
パワーウインドーのタイマー機能……48
フォローミーホーム……48

EQUIPMENT

装備品……50
標準装備品とオプション装備品……50
ボディカラーとインテリアカラー……53

TECHNICAL SPECIFICATIONS

テクニカルスペック……56
主要諸元、動力性能……56

500 : THE MANIFESTO OF THE 'NEW FIAT'

■新型フィアット500：新フィアット宣言

新フィアットを宣言する新型フィアット500は、新しいアプローチ、新しいブランド戦略、そして車に対する今までと違ったアプローチを製品化しようという目標と努力が結集されたモデル。イタリア自動車業界の象徴的な存在であり続けた最初のモデル登場からちょうど50年後の2007年7月4日、フィアットは未来に向けて加速しています。

フィアット500のフォルムは人々の記憶の中にしっかりと刻まれているため、誰もが500を描き直すことができます。第二次大戦の直後、イタリア人の創造性の賜物であったフィアット500やベスパといったインダストリアルデザインは、単に美学の観点だけで判断することはできませんが、機能のために、そのかたちが生み出されたエンジニアリングの産物というだけでもありません。それらはデザインにおいても、共通のリファレンスポイントやベンチマークを定めるコンセプトにおいても、革命的で強烈な刺激なのです。こうした製品は、工業製品の歴史において重要な意味を持つマスターピースとなります。新型フィアット500も、そのひとつです。

これはかつて2度起きた話。最初は、信頼性が高く経済的で良質の自動車、というこの車のイメージを広めてきた非常に多くのオーナーや愛好者の話です。彼らにとってこの車は人生の表現の一部となり、楽天的で心配無用な生き方が啓発されました。500はそういった当時の記憶や、強い友情や初恋といったものに結びついており、多くの人が再現を望む、古きよき時代のイメージを呼び起こします。

そして2度目。天才エンジニアで名高いダンテ·ジアコーザによる先代500は1957年7月4日に発表。当時は戦後の荒廃に続いた復興期が終了し、フィアットの製品レンジの大幅な変更が終わろうとしていた時期でもあり、次の時代に向けた成功への道が開かれようとしていたのです。振り返ってみれば、ここからの10年間はフィアットブランド史上で、最も輝かしい時代のひとつとなりました。その点で新型フィアット500との共通点も明らかになります。このニューモデルは、近年の激しい再生サイクルの締めくくりとなるものであり、一方、そのスタイルやテクノロジーの特徴は、長期にわたる拡大プロセスの始まりをも表現。再び歴史が始まるのです。

新型フィアット500が示すものは、単にシンプルでノスタルジックなかたちの復活だけではありません。フィアットが目指したのは、「500のようにみえる」車ではなく、再び「500になりえる」車を創り出すこと。また、新型フィアット500は車の本質的な機能以外の分野、つまり、今日のドライバーにとって重要課題であるエコロジー、エコノミーなどに関して革新的なプロセスへの道を開くと同時に、フィアットブランドを将来どのように位置づけるかという目標を明確にした車でもあります。新型フィアット500は、オリジナルモデルの形状と機能を生かしてデザインしました。そのため、カテゴリーの枠さえも超え、すべての「アイコン」を永遠のものに変える感情や記憶といったものが呼び覚まされるのです。

しかし、最も重要なことは、このニューモデルがこのクラスで初めて数々の革新を遂げたこと。そして、起案当初、モデルの開発とマーケティングプランの策定には、幅広い分野の非常に多数の人々が参加したということです。

最初に、300万人以上のファンがwww.500wantsyou.comのウェブサイトでプロジェクトに対するアイディアを提供しました。このプロジェクトには、メーカーと顧客の関係に対して新しい文化的なアプローチを導入。その結果、フィアットは人々の期待を理解する最も開かれた企業となりました。『人々による人々の車、500』と設定したスローガンが、開発の根底にある哲学を如実に物語っています。このプロジェクトでは、このクラスにはかつてなかった高度なコンテンツと技術に対するアクセスが、フィアットのよき伝統に基づいて普遍化されたといえます。

今回のように、ひとつのモデルに最高出力69馬力のガソリンエンジン（1.2 8V)、最高出力75馬力1.3リットルDPF付マルチジェット式ターボディーゼルエンジン<イタリア仕様車>、そして最高出力100馬力のガソリンエンジン(1.4 16V)と、3種のバリエーションを揃え、しかもすべてEuro 5相当の排ガス規制をクリアして発売されるのは初めてのこと。法規制が実施される2年以上*も前に、次のEuro 5規制を考慮したことは、フィアットが環境対策の分野でリーダーシップの座を維持していく決意の証しでもあります。

*：イタリアで発売当時の英文に基づいています。なお、新型車を対象としたEuro 5排ガス規制の施行開始は2009年9月です。

また、この車はEuro NCAP*の衝突安全（乗員保護）テストで「5-star（5つ星）」を獲得した初めてのコンパクトカー（全長：約3.5 m）。さらに、「6-star（6つ星）」ランクを評価する新しいテスト基準が導入されても、対応できる準備ができています。

*：Euro NCAP（Euro New Car Assessment Program：欧州新車評価基準）とは、1997年に設立された衝突安全テスト基準であり、今日では世界で最も厳しい衝突テスト評価と言われています。

車両価格に反映することなく安全に対するコストを惜しまないという考え方は、車の耐衝突安全性能においてリーダーシップを目指すフィアットの戦略のひとつ。最近のニューパンダやクロマ（Croma：日本未発売）をはじめ、グランデプント、ブラーボ（Bravo：日本未発売）まで一貫して実践してきました。

新型フィアット500の安全性の高さは、ボディの基本構造や強度だけでなく、乗員を保護する安全装備の多様性によっても裏付けられます。たとえば、コンパクトカークラスで唯一、運転席ニーエアバッグを装備したことで、7つのエアバッグを標準装備。また、すべてのエンジンに最新世代のESP（Electronic Stability Program：電子制御式スタビリティコントロール）を用意し、イタリア仕様車では最高出力100馬力の＜1.4 16V＞ガソリンエンジンに標準装備としました。このように充実した安全装備は、このクラスではまったく新しい試みです。

また、このモデルは、非常に多岐にわたる数多くのオプション装備を用意した初めての車。イタリア仕様車の例では、4つのグレード、発売当初から3タイプのエンジン、1950～60年代を思わせる6つのビンテージカラーを含む12色に加え、通常では高級車のみに設定される3層塗りのパールカラー（ファンク ホワイト）も選べるボディカラーを用意しました。さらに、高級感のあるコルドゥーラ®製や、ポルトローナ・フラウ®製レザーを含む15種類のインテリアトリム、9種類のホイールデザイン、そして19種類のステッカーを組み合わせることで、実に50万通り以上（正確には549,936通り）のカスタムバリエーションを作り出すことができます。また、興味深いアイテムとしては、3種類の香りが選べるフレグランスキットや、カラフルなキーグリップカバーも設定。このカバーは、最近携帯電話やiPodで、よく見かけるようにキーグリップの色をボディカラーに合わせたり、多彩な色や柄から好みのカバーに着せ替えることを楽しめます。低価格帯のモデルながら、これほど充実したアクセサリーやオプション装備品を用意したことは、従来では考えられなかったことです。

新型フィアット500は切り捨てるのではなく、取り入れることを基本ポリシーとして開発。フィアットは、このポリシーによって、ミニマリストから奇抜を好む人まですべての顧客のテイストに沿った車を提供できると考えました。個々の人々が抱く多種多様なニーズを叶える製品を開発する方針は、車内のエレクトロニクス化についても同様です。その証しは、すべてのライバルを上回る装備を用意した点に表れています。イタリア仕様車では第二世代Blue&Me（ブルー＆ミー）システムをはじめ、内蔵電池の充電機能を備えるUSB（Universal Serial Bus）ポートを装備したので、iPodの接続も実に簡単。また、マニェーティ マレッリ社と共同開発した、このモデル専用の新型ポータブルナビゲーションシステムは、インストルメントパネル中央に設置し、この車のほかの機能とも連動します。

※Blue&Meはフィアット グループ オートモービルズ社の、iPodは米国アップル社の登録商標です。

新型フィアット500はすべての人々のための車だからこそ、非常に多くの選択肢を用意しました。それは、人々が作った、人々のための、人々の車だから。新型フィアット500は新しいフィアットであり、それはすべての人のためのものです。その結果は明白。新型フィアット500は、権威あるヨーロッパでの「カーオブザイヤー：2008年」をはじめ、「ユーロ カー ボディ2007」、「オート ヨーロッパ2008」の栄誉に輝きました。

フィアット グループ オートモービルズ社にとって新型フィアット500の誕生が意味するものは、これからの小型車市場や社会において目指す役割の宣言であり、新たな一章の始まりなのです。意図的な消費を刺激するニューモデル。品質やフィーリングを大切にし、大量生産することよりもユニークさを重視し、妥協して削ったのではなく目標としたシンプルさを特徴とする、自動車における新しい経験を開拓するためのモデル。新型フィアット500は、これらの目標をみごとに実現する車です。

新型フィアット500とともに、フィアットは未来に向かって微笑みます。

THE MODEL IN BRIEF

■モデルの概要

2007年7月4日、先代モデルの誕生からちょうど50年目のこの日に、新型フィアット500はトリノでデビューし、同時に販売を開始しました。

2004年ジュネーブモーターショーで賞賛を浴びた『3+1』（トレピューノ）コンセプト。このモデルが進化した新型フィアット500は、完璧な自由を車に求め、日常用でありながら楽しく、もちろん実用的、環境に優しく価格はリーズナブル、その上魅力的で面白い車を求める人にとって最も新しいチョイスとなります。小型車市場のトレンドを充分に取り入れながらも、フィアットの歴史と使命に忠実でユニークな車。また、誰にでも親しめる最新テクノロジーによって、車内の居住性をシンプルでより優れたものに変えることや、オリジナリティにあふれるスタイリングの車を作ることはフィアットの使命です。新型フィアット500も、もちろん例外ではなく、このクラスで初めて採用された多数の魅力的な新機能を備え、快適性をはじめ、安全性、テクノロジー、そして装備品の品質を大きく向上しました。

野心的なゴールを目指すために、フィアット グループ オートモービルズ社は最適な人材を集め、最先端の開発手法により強力なプロジェクトを立ち上げました。が、それだけではありません。フィアットは、新型フィアット500のプロジェクトに革新的なアプローチを採用。それは「かかわり合い」というコンセプトを開発プロセスの中心に設定したことです。その結果、自動車史上初の試みとして、世界中のファンがインターネットのウェブサイト『500ウォンツユー』を通じて将来の車について語り、それぞれの要望を伝えることにより、プロジェクトに直接参加。こうして集められた多数の要望は、フィアットのデザイナーやエンジニアらにより、将来のオーナーでもある、これらのファン達の期待に限りなく近いスタイリングや装備品を備えた車を作るというゴールの策定に生かされました。

つまり、新型フィアット500は、まさに人々のアイディアに基づいて人々のために作られた車なのです。

そしてついに、新型モデルは、従来から機転を利かせることを得意とするフィアットの、このクラスにおけるリーダーシップを確固たるものとし、同時にユーザーの進化も反映した車となりました。新型フィアット500は、長年培ってきた卓越した技術力とデザインの伝統、そしてこのクラスで常にヨーロッパ市場をリードしてきた企業ならではの専門技術により誕生。フィアットがいかにして長年にわたり、販売台数だけでなく、ブランドへの信頼、開発エンジニアらの経験に対する信頼など、顧客の信頼を得ることにおいても、コンパクトカーの分野で常に勝利を収め続けてきた証しでもあります。

魅惑のラインと最新のスタイリング：

フィアットスタイルセンターが設計し、ポーランドのTychy（ティヒ）工場で生産する新型フィアット500はコンパクトな3ドアモデル。全長は3,550 mm、幅1,630 mm、高さ1,490 mm、ホイールベース2,300 mm＜メーカー参考値＞です。やわらかい曲線のラウンドシェイプフォルムが、何よりの特徴。まるで、おてんば娘のようなそのルックスは、せわしい毎日を過ごし、日々都会の渋滞と格闘しなければならないドライバーの表情を和ませることでしょう。

サイドビューでは、前後のオーバーハングを最小限とし、ボンネットを短く造形したことで、聡明な感じのする魅力的な形状となりました。フロントエンドは、最近のフィアットモデルに共通するイメージと、初代フィアット500の特徴的な要素を融合。たとえば、円形の上側ヘッドライト（ロービーム）と、下側ハイビームとの組み合わせや、横に伸びたひげ状のアクセントライン中央に配されたエンブレムなどは、初期モデルの面影を強く残しています。

さらに、ウエストラインをフロントでわずかに前下がりに描いたことで、力強い印象を強調しています。一方リアエンドには、自転車のサドルを思わせた初代フィアット500のナンバープレートランプホルダーのモチーフを再現。クローム仕上げの大型テールゲートハンドルを配しました。スタイリングとしては12色（メタリック系、ソリッド系、パール系）のボディカラーと各種ファブリック、またはレザーシートの組み合わせによって完成します＜イタリア仕様車＞。

また、新型フィアット500はモデル名をロゴとして使用するフィアット史上初めてのモデル。ユニークな500のロゴは、ホイールのセンターキャップとテールゲートのハンドル部に配しています。

このニューモデルは、魅力的で個性的なラウンドシェイプのボディラインに加え、新しいインテリアの組み合わせにより上質なイメージを演出。室内全体をとりまく大きな円形のモチーフにより、乗員を抱きかかえるように保護してくれる空間でもあります。また、各部ディテールの仕上げも完璧。オリジナル500を彷彿させる数々の要素は現代風にアレンジされ、このクラスでは初採用のポルトローナ・フラウ®製レザーのような高級素材により一層引き立てています＜イタリア仕様車＞。さらに、大人4人がゆとりを持って座れるエレガントで機能的なパッセンジャールームは、クロームのアクセントや2トーンカラーのシート、ボディカラーに合わせたインストルメントパネルカラーを採用。そのほか、多数の小物入れなどにより完成されています。

クリーンなエンジン：

イタリア仕様車では、高性能を誇りながら燃費性能に優れるエコフレンドリーな3種類のエンジンを取りそろえました。トランスミッションは5速と6速の2種類を用意。そして、ガソリンエンジン車には自動変速5速MTのトランスミッション「Dualogic（デュアロジック）」を設定しました。

ガソリンエンジンには、最高出力69馬力の1.2リットル8バルブと、すでに1千万基以上の販売実績を持つファイヤーシリーズの最高出力100馬力、1.4リットル16バルブエンジンの2つがあります。残るひとつは最高出力75馬力の1.3リットル16バルブDPF付マルチジェット式ディーゼルエンジン<イタリア仕様車>。現在市販されている小型ターボディーゼルとしては、最高水準を誇り、これまでに200万基以上が生産されました。

幅広いエンジンの選択肢を用意することで、さまざまな用途や長距離走行にも対応。また、昨今の環境への配慮を重視する傾向も考慮しました。新型フィアット500では、すべてのエンジンがEuro 4排ガス規制を達成。しかも将来導入予定の、さらに厳しいEuro 5規制にも対応しています。イタリア仕様車の1.3リットルマルチジェット式ディーゼルエンジンは、排気ガス中の粒子状物質対策フィルター（DPF）も標準装備しています。

クラス最高の安全性：

最も厳しい安全基準を考慮して設計した結果、新型フィアット500は同クラス中で最も安全な車のひとつとなりました。強力な制動力とともにコントロールが容易なブレーキシステムをはじめ、優れた加速性能を発揮するエンジンや不整路面でも安定したハンドリング性能の連携効果により、たとえ、予期せぬ危険が迫った状況でも安全に回避することを補助します。

2つのフロントエアバッグをはじめ、2つの前席ウインドエアバッグ、2つの前席用サイドエアバッグ、そしてドライバーの膝を保護する運転席ニーエアバッグを合わせ、合計7つものエアバッグを標準装備。このクラスでは唯一無比の存在です。また、ドライバーがいかなる状況においても車を完全にコントロールできるよう（アクティブセーフティー）、さまざまな先端テクノロジーを採用。EBD一体型ABSはじめ、最新世代のESP、ASR、坂道発進を補助するヒルホールドシステム、そして緊急ブレーキ時に作動するHBAなどが挙げられます。

EBD（Electronic brake force distributor：電子制御式制動力配分機能）
ESP（Electronic Stability Program：電子制御式スタビリティコントロール）
ASR（Anti Slip Regulation：駆動輪空転防止機能）
HBA（Hydraulic Brake Assistance：ハイドローリックブレーキアシスト）

さらに、新型フィアット500は、どんな路面状況でも乗員が快適で安全にドライブできるためのダイナミズムと快適性を実現。それはサスペンション構成にも言えることで、フロントには独立懸架式のマクファーソンストラットを採用し、リアは小型車にふさわしいシンプルな構成のトーションビーム式としました。マニェーティ マレッリ社が設計し、熟成を進めたこの2つの組み合わせは、フィアットのほかのモデルで数多くの実績を確立。今回、新型フィアット500に適合するよう変更を加え、さらなる改良を施したため、傑出したハンドリング性能と最良の快適性を約束します。

新型フィアット500を楽しむための50万通りの方法：

ヨーロッパの主要国向けには、4種類のグレード（ネイキッド、ポップ、スポーツ、ラウンジ）、3種類のエンジン（1.2リットル69馬力、1.4リットル100馬力、1.3リットル75馬力DPF付マルチジェット式ターボディーゼルエンジン）、12種類のボディカラー、9種類のホイールデザイン（うち7つは15インチ、または16インチサイズのアルミホイール）を用意しました。これらをベースに、多種多彩なアクセサリーやオプション装備品を組み合わせることで、新型フィアット500は非常に個性的なカスタマイズが可能。その組み合わせ数は、なんと50万通り以上。たとえば、チェッカーフラッグやイタリア国旗、バーコード、レーシングストライプをそれぞれ3つのグラフィックパターンから選べるオリジナルステッカーを用意。ボディ側面やルーフ、ボンネットに貼り付けることで、より人目を引く車に仕上げることができます。さらに、クローム仕上げのドアミラーハウジングやボンネットのアクセントトリムをはじめ、フロント／リアのバンパーにクローム仕上げのアクセントライン、フロントバンパーにA型バーを添えることもできます。

インテリアでは、エレガンスとイノベーションと機能性が理想的な空間に調和しています。たとえば、3種類の香り（フレグランス）を選べるフレグランスキット、ヘッドレストのサポートロッドに取り付けるジャケットハンガーなどをオプションとして設定。また、携帯電話ホルダーをはじめ、iPodなどの携帯型音楽再生プレーヤーを接続する充電機能付きUSBポートや12Vのアクセサリー電源ソケット、アルミ製ペダル、ドア開口部の専用ロゴ入りキックパネル、ハンドルカラー（アイボリー、ブラック、ブラウン）に合わせて3種類のレザーから選べるシフトレバーノブ＆ブーツ<MT車>なども用意しました<イタリア仕様車>。さらに、レジャーなどのオフタイムに有用なアクセサリーとして、テールゲート部に取り付けるスキーラックやラゲッジバー、サイズの異なる小物を気軽に収納できるカーゴトレイをラゲッジルームフロアに設置できます。

長編のオプション装備品リストの最後には、1960年代フィアット500のイラストを描いたボディカバーを掲載。このカバーを使用すれば、このニューモデルの前身を想い起こすことができます。このようにきめ細かく設定されたカスタマイズプログラムにより、新型フィアット500はイタリアらしい自動車の機能性とリーズナブルな価格設定を誇っています。また、今回初登場のイグニッションスイッチ用キーグリップは、ボディカラーやオプション装備のボディストライプとマッチする9種類のトリムカバーを選ぶことができます。

卓越した快適性を生み出す特別装備：

新型フィアット500は小型車セグメントにおいて数多くの変革を実現。それは、従来、上級セグメントモデルのドライバーだけに与えられていた特別な装備や機能を、誰にでも手が届くものにするという明確なポリシーによります。たとえば、イタリア仕様車の例を挙げると、Bluetooth®接続式ハンズフリー機能をはじめボイスコントロール機能、USBポート、MP3プレーヤー、テキストメッセージリーダーによる簡易メール機能を備えるBlue&Me（ブルー＆ミー）システムのベーシックバージョンを非常に魅力的な価格で用意。また、ナビゲーション機能を加えた最新版のBlue&Meナビも計画中です。将来、このBlue&Meナビは緊急時SOS通報や各種情報提供、救援サポートなどの各種ITCサービスの利用を念頭に、その通信網も整っています。

すべての人が、高度なテクノロジーを身近に感じるもうひとつの例は、「Blue&Meマップ500」です＜イタリア仕様車＞。この多機能ハンディ型ナビゲーターの開発はマニェーティ マレッリ社が担当。ポータブル型ナビゲーションシステム市場に新しい旋風を巻き起こすはずです。

さらに、新型フィアット500はインタースコープサウンドシステムとして知られる最新のHi-Fiシステムをオプションとして設定。このようなプレミアムサウンドシステムは、このセグメントモデルでは初採用です。このオプションシステムは、新型フィアット500のパッセンジャーキャビンに最適な音響空間を提供するようスピーカーの音響特性などをファインチューニング。そして、CDおよびMP3プレーヤー内蔵のCDデッキと組み合わせています。インタースコープサウンドシステムの特徴は、音声信号を作り出すときに3つの異なる方法を同時に利用すること。この結果、車内でも独特なプレミアムサウンドを楽しむことができます。

従来のヒーターやマニュアルエアコンに加え、新型フィアット500には電子制御式のフルオートエアコンも用意。このエアコンは、送風量や、送風口の切り換え制御、冷房コンプレッサーのON/OFF、内気循環と外気導入の切り換えなど、すべての機能を自動制御します。

そのほかの装備としては、DRL（Daytime Running Light：昼間走行灯）＜イタリア仕様車＞や、車内を明るくする役目を果たすだけでなく、外観からは1950～60年代製500で有名なキャンバストップのルーフをイメージさせる大きなガラス製サンルーフ（固定式、または電動開閉式）、そして夜間など後続車のヘッドライトのまぶしさを自動的に軽減する自動防眩ルームミラーなどがあります。

FIAT500

■共同開発の成果

新型フィアット500の開発ベースモデルとなった『3+1』（トレピューノ）コンセプトモデルが2004年ジュネーブモーターショーで初めて紹介されて以来、人々の熱狂ぶりと関心の高さからわかったこと。それは、ダンテ・ジアコーザにより1950年代半ばに作られたフォルムが、長い年月を経てもその特別な魅力が少しも衰えていないということでした。今日でも初代500から伝わる共感、親しみやすさ、自分らしさの表現などは変わっていないばかりか、象徴的でさえあります。そこで、フィアットスタイルセンターはオリジナルモデルが持つ個性をわずかでも損なうことなく、当時と同様のフォルムをアップデートし、最新のフォルムに作り変えるという快挙を成し遂げました。

フィアットは、新型フィアット500のプロジェクトに革新的なアプローチを採用。それは「かかわり合い」というコンセプトを開発プロセスの中心に設定したことです。その結果、自動車史上初の試みとして、世界中のファンがインターネットのウェブサイト『500ウォンツユー』を通じて将来の車についてそれぞれの要望を伝えることにより、プロジェクトに直接参加。こうして集められた多数の要望は、フィアットのデザイナーやエンジニアらにより、将来のオーナーでもある、これらのファン達の期待に限りなく近いスタイリングや装備品を備えた車を作るというゴールの策定に生かされました。

●人々のアイディアに基づき人々のために作られた車

新型フィアット500の開発プロセスに一般の人たちが参加するために、フィアットはコミュニケーションプロジェクトとして『500ウォンツユー』と呼ばれるインタラクティブなマルチメディアプラットフォームを設置。このプラットフォームは公式発表前に、広告、ウェブマーケティングからファッション、写真に至るまであらゆるコミュニケーションのメディアに登場していましたが、プロジェクトが本格的に機能し始めたのはwww.fiat500.comウェブサイトの公開後からでした。そして、その大成功ぶりは数字が顕著に物語っています。2006年5月3日の公開以来、ウェブサイトに370万回のアクセスがあり、延べ5,170万ページが閲覧され、7万6千人のファンによるコミュニティが作られました。

『500ウォンツユー』は巨大なオンライン工房。自分達のためのニューモデルに対してスタイリング上のコンセプトを見つけ出し、自分達の好みを表現したり、アイディアを提案したりしながらニューモデルの開発にユーザーが参加できる、初めての画期的な試みとなりました。つまり、www.fiat500.comに提案や要望を送った多数の人々がニューモデルの開発に直接参加したのです。また、サイトを閲覧した人がフィアットのコンセプトカーを画面上で組み立てることができるバーチャル工房「コンセプト・ラボ」を通じ、27万5千以上の設定要望や、アクセサリーに関する提案、ニューモデルをカスタマイズする方法などが寄せられました。

同時に、インターネットの世界でありがちな例に漏れず、www.fiat500.comサイトは常に自ら進化するプロジェクトとなり、新たなコンテンツや活動、発案なども派生。たとえば、その中の『デザインブーム』国際コンペは、「アクセサリー」、「すべての場所」、「ライフスタイル」の3つのカテゴリーに5,400人以上のユーザーが参加し、1,060ものプロジェクトが誕生。また、『500テイクユー』コンペには38本のビデオ映像が投稿され、『500ウォンツマスコット』コンペには1,263件のアイディア提案が集まりました。さらに、新型フィアット500の各部分から連想される表情を表現する『500のためのフェース』というゲームには600もの回答が寄せられました。

その上、500に関するエピソードや写真を集め、ユーザーも参加して書き上げられた最大のオンライン百科事典『500オロジー』や、世界中の各言語や方言で「500」という単語を発音した50以上の音声ファイルで構成されたマルチメディアアーカイブの『スピーク500』、ユーザーが作曲した8,600曲ものサウンドトラックを集めた音楽プレーヤー『ジングルボックス』（音声をMP3ファイルとして保存でき、携帯電話やMP3プレーヤーで再生可能）に対してもユーザーの熱い関心が注がれたのです。

そしてついに、『500ウォンツユー』の1周年を記念した『500×500オンラインブッキング』が5月8日にウェブサイトに登場。「人々のために人々が作った」最初の車の誕生に携わった人たちが集まるサイトコミュニティ専用スペシャルバージョンの新型フィアット500、『500ウォンツユーエディション』を用意し、その500種類のサンプルの中から1台を予約購入できることになったのです。価格やスペックについて詳しいことが未定だったにもかかわらず、実に最高40秒に1回の頻度で注文が殺到。この事実は、フィアットがユーザーの要望を現実のものに変える力を、ウェブサイトに登録した人々が信頼したことを示す証拠にほかなりません。

●オリジナルフォルムを生かした魅力的なスタイリング

新型フィアット500は、重ね合わされた複数のラウンドシェイプパネルから構成されるサイドパネルと、貝殻のように平面部を持たないシェル風ルーフにより、コンパクトなサイズであることは一目瞭然。プランビューでは、ルーフパネルの大きさが車の最大幅より小さいことがわかります。この巧妙なバランスと、いくつかのアクセントラインにより、魅力的で、彫刻のようなソリッドな感覚と力強さを演出しています。

全長約3.5メートルのサイズに、設計者らは工夫を凝らして快適なパッセンジャールームのスペースを確保。サイドビューで、ボンネットを短く、前後のオーバーハングを最小限にしたことがその秘訣です。ボンネットはサイドパネルまで回り込み、フロントエンドは初代フィアット500の特徴的な要素と、最近のフィアットモデルに共通するデザインの特徴が絶妙に調和。たとえば、円形の上側ヘッドライト（ロービーム）と下側のハイビームの組み合わせや、横に伸びた「ひげ状」のアクセントライン中央に配したエンブレム。この歴史あるモデルの特徴を最も強く表現しています。

サイドビューでは、ウエストラインをフロントでわずかに前下がりに仕上げ、デザイン上の力強さとダイナミズムを強調。サイドパネルは、歴史ある初代500の現代的な解釈を示唆するものですが、より必然的で現代的な面構成とし、当時に比べ大径タイヤを納める大型のホイールアーチがアクセントを添えています。また、サイドパネルは前後両端部で回り込み、ノーズとテール部につながっているため、サイドビューからでもフロントおよびリアのランプユニットが視野に入ります。ルーフラインが描くアーチはガラスエリアのデザインをシンプルな形に仕上げ、ウインドガラスはルーフラインの形状と連続し、ブラックの縁取りでドアサッシの上辺を隠すようにしています。

リアエンドにはクロームメッキ仕上げの大型テールゲートハンドルを配置。このハンドルは、先代500が自転車サドルのようなナンバープレート ランプホルダーを用いたモチーフを受け継いだものです。テールゲート下部の左右両端に配したリアコンビネーションランプは、より縦型に、より明確に分かれて見えるよう、機能別に色分けしました。

ボリューム感のあるパネルが重なるように見えるサイドビューは、包み込むような印象的なラインを描きながらテールゲートにつながっています。テールゲートの左右両端を切り落としたかのようなリアウインドーは、シンプルでモダンな雰囲気そのもの。テールゲート上部の控えめなリップスポイラーは、この車に現代的な要素を添えるだけでなく、エアロダイナミクス上の役目も果たしています。

そして、新型フィアット500には過去を示唆する要素も充分に取り入れました。しかし、単に引用するだけでなく、それらの要素がすべて、現代のモデルにフィットするかどうか、入念に分析。その機能と素材を見直し、また新しい用途を検討する過程を経て採用しています。たとえば、過去のモデルでなじみ深いキャンバストップのルーフは、今回、固定式や電動開閉式ガラス製ルーフに変更。この大型ガラス製ルーフは、フロントウインドーから連なるように2つのアーチ型を強調した線を成し、車内をさらに明るくしています。

スタイル上もうひとつの再現例は、フロントとリアのランプユニットに採用したレトロなデザインです。今回のヘッドライトには最新技術も導入。同時にそれは、マニェーティ マレッリ社の自動車用ランプ部門が設計した貴重なデザインエレメントでもあります。ヘッドライトユニットにはDRL（Daytime Running Light：昼間走行灯）を標準装備<イタリア仕様車>。この機能はエンジンを始動すると自動的に点灯し、スモールランプより明るく、ヘッドライトのロービームよりは暗く照らします。DRLは走行時の昼間点灯を義務づけている国の現行法に準拠しており、このセグメントでは新型フィアット500が初採用した特徴のひとつです。

ニューモデルのスタイリングは、多様な組み合わせが可能なメタリック系とソリッド系、パール系のボディカラーの豊富なバリエーションにより完成します。ボディカラーには初代500で採用したオリジナルシェードのビンテージルックをイメージしたものや、現代的な雰囲気のものを用意。また、ボディカラーに合わせ、ファブリックやレザーのインテリアトリムを選んだり、ボディカラーと同色のインストルメントパネルを選ぶこともできます<イタリア仕様車>。

最後になりますが、新型フィアット500はモデル名をロゴとして使用するフィアット史上初めてのモデル。ユニークな500のロゴは、ホイールのセンターキャップとテールゲートのハンドル部に配しました。

●年月を経ても変わらない、パッセンジャールームのエレガンスとイノベーション

デザイナー達はこのニューモデルに共通するコンセプトであるシンプルさを強調する一方で、細部の作りにもとことんこだわりました。シンプルさとは、単に飾り気がないこととは異なり、余計なものをそぎ落とすことを楽しめるよう、スタイルや構造上の工夫を実践。パッセンジャールームは軽快で、ゆったりした雰囲気を演出し、車中で過ごす時間を心地よく、くつろいで楽しむことができる空間としました。また、室内全体をとりまく大きな円形モチーフにより、抱きかかえるように保護してくれる空間でもあります。

新型フィアット500のキャビン構造は、現代の人間工学に基づく仕様の多様さを、歴史ある500にインスピレーションを得たデザインの中に集約。ハンドル部分にはスピードメーターをはじめ、レブカウンター、トリップコンピューター付きマルチファンクションディスプレイを一体にしたメーターパネルを組み込んだため、1点を見つめるだけで瞬時に、しかも同時に操作できます。また、ハンドルやシフトコンソールパネル、オーディオとエアコン吹き出し口のコンビネーションカラーをアイボリー、またはブラックに統一することが可能。どちらの色を選ぶかによって、ビンテージ調、あるいはスポーティー調と、異なる雰囲気を演出できます。さらに、レトロなスタイリングと現代テクノロジーが巧みなコンビネーションを形作るメーターパネルも、インテリアと完璧にコーディネートしています。このマニェーティ マレッリ社製のメーターパネルは「コンフォート」と「マトリックス」2つのバージョンを用意。「マトリックス」のパネル中央にはドットマトリックスモニターを配し、Blue&Me（ブルー＆ミー）ナビユニットに組み込まれたGPS（Global Positioning System）ナビゲーションの画像情報（進行方向のシンボルなど）を表示します＜イタリア仕様車＞。

インストルメントパネルの上部が洗練されたエレガントさを表現したデザインとすれば、下部は機能性を重視。大容量の開放型収納トレイや、あえて見えにくいところへ秘密の小箱であるグローブボックスを配置しました。シフトレバーはインストルメントパネル上に設置。クローム仕上げのシフトレバー＜デュアロジック車＞や、バージョンによりシンプルながら効果的なシャインブラック仕上げ、クローム仕上げのアクセントを施したシフトノブ＜MT車＞が、洗練されたメカニズムの印象を与えます。使用頻度の高いプッシュボタン式スイッチは旧型500のインジケーターや小さなレバーをイメージしたものですが、瞬時に見分けがつき、操作性も良好です。

シートについては特筆に値します。1960年代500Fの2トーンエフェクトシートと同じ手法を採用した多彩なバージョンを用意。座面にはダークカラーのファブリックを、上方の半月形部分とヘッドレストはハンドルと同色にアレンジしました。最も豪華なバージョンでは、ステッチ状に縁取りを施したエレガントなコーデュラ®製ファブリック張りのシートを標準装備。一方、スポーティーなモデルでは、染色レザー、またはブラック仕上げのヘッドレストをはじめ、クローム仕上げのシフトレバー＆ノブ、より丸みを帯びた形状のフロントシートなど、モータースポーツシーンを連想させるシートやインストルメントパネルを採用しています。さらに、新車購入時に限り、最高級のポルトローナ・フラウ®製レザー仕上げの選択も可能。カラーはトラディショナルなブラック、初期の500を彷彿させるハイドカラー、とびきりスポーティーなレッドの3色を設定しました＜イタリア仕様車＞。

ドアパネルは、シート表面と同じトリムを施した部分と、大きなドアポケットやスピーカーを配したプラスチック部分とを対比させる仕上がり。ドアハンドルの形状は、懐かしい500の最も特徴的なクローム仕上げフック型を採用しました。

ニューモデルの車内は、コンパクトなボディにもかかわらず驚くほどゆったりしています。これは多種多彩な小物入れや収納スペースを随所に配した結果です。たとえば、インストルメントパネル下の運転席側に小物入れを、助手席側には大容量の開放型収納トレイを設置し、あえて見えにくい位置にグローブボックスを装備。また、大容量ドアポケットをはじめ、シフトコンソールの助手席側にはリッド開閉式ポケットや、助手席シート下にシートアンダーボックス＜装備車＞を備えました。そして、ラゲッジルームも容量185リットル（後席バックレスト格納時、天井までの最大容量550リットル）と、必要にして充分な大きさを確保。開口部を低く設定したことで荷物の積み降ろしを容易にしており、後席シートは分割可倒式を採用しています。

後席シートは大人2人が快適に座るための広さを確保。すべてのバージョンで細部にまでフロントシートと同様の配慮をしています。車内がゆったりしていることの一例は、充分な高さのバックレスト（背もたれ）クッション。乗員の背中をしっかりと支え、包み込むような高い位置まで確保しました。前席シートの間に備えたセンターコンソールの小物入れは、メガネ入れやカップホルダー、灰皿ポットホルダーとして機能します。また、イタリア仕様車では、12Vのアクセサリー電源ソケットとUSBポートを装備。各種の機能的なアクセサリーやiPod、PDAなどの電子機器、あるいは好みの芳香を放つフレグランスキットなどを使用できます。

今回導入の日本仕様車の装備内容については、後述の「装備品」をお読みください。また、近日導入予定の1.4 16Vについても、参考情報を記載しています。

●期間を最短化した製品開発と設計手法

我々の時代における真の「アイコン」の後継者を創り出すこと。これが、新型フィアット500の開発エンジニアやデザイナー達が目指した共通のゴールです。このゴールを念頭に、フィアットスタイルセンターと設計・開発センターが緊密な連携のもとに最新の手法を用いて、この種のプロジェクトに求められるあらゆる情熱を注ぎました。

すでに発売されているブラーボ（Bravo：日本未発売）の開発時のように、フィアット グループ オートモービルズ社は新型フィアット500の製品開発における目標設定や、企画検討、そしてコンピューター上でのモデルシミュレーションなどのプロセスを、ある程度統合化することに成功。従来、このような製品開発プロセスは、唯一、航空宇宙産業での採用実績があり、自動車産業界では最新の手法です。

コンピューター上でのシミュレーションを徹底的に利用したことで、無限にもおよぶ開発手法の可能性を開発の初期段階で迅速に精査することができました。たとえば、トレードオフ（二律背反）の関係にある要素や課題についてタイミングよく最適な目標達成を得ることで、プロジェクト全体を強化。その結果、ブラーボ開発時と同様、新型フィアット500の開発期間はスペックの決定から販売開始まで、わずか18か月で実現しました。この記録はフィアット グループ オートモービルズ社がすでに達成した目標に沿うもの。たとえば、ヨーロッパでのパンダ購入者が、その品質と信頼性において最良のパフォーマンスと評価したことは、そのプロジェクトとプロセスが最適だったことを実証しています。そして、新型フィアット500では、使用する素材や設計手法の選択に対しても入念に考慮した結果、信頼性と実感できる品質について、さらなる向上を果たしました。

ブラーボの開発プロジェクトから学んだことが生かされた結果、フィアット グループ オートモービルズ社は新たな開発手法を導入する計画を検討しました。その新手法とは、自動車業界全体に相乗効果をもたらすもので、コンピューターによる解析手法をさらに進化させるもの。その結果、標準化されたコンポーネントの利用範囲を拡大し、生産コストを最適化し、車両重量の軽減にも貢献する、新たな設計手法が導入されました。

開発の初期段階で設計・開発センターが担当する重要なステージのひとつは、いわゆるフィージビリティー（実現の可能性判断）の段階です。ここでは試作段階のスタイリング（形状）を、ユニット適合性や生産、耐久性などの技術的観点から分析。実際に部分的にはすでに決定している個々の部品が装う「ドレス」（ユニットなどに組み込まれること）によって生じる技術的な問題や、部品単位の機能が外観デザインの変更によって、どのように影響を受けるかを精査します。実際、CAS（Computer Aided Styling：コンピューター支援スタイリング）による最初の数学的な計算処理は、鋼板パネルの裁断や可動部品、シール材など細部の付帯状況を除いた状態でも、完成を想定したプラットフォームの計算に組み入れられます。その後、目標達成とレイアウトの専門家がゾーンごとの特定セクションに分割し、重要部分のセクション別パラメーターを算出。それぞれのコンポーネントやユニットを取り付ける場所、必要な作動スペースを確保するため、どのような形状修正が必要かを決定します。

一方、流体力学チームはエンジンの冷却性能をテーマに、初期段階のCd（空気抵抗係数）値や、エンジン冷却用の空気流量を流体力学計算により算出。同時に、生産担当チームは成形前の鋼板に対してプレス加工するシミュレーションを実施し、成型後の形状や加工中に生じるあらゆる問題を探ります。これらのシミュレーション結果から導き出された、すべてのデータはパフォーマンスエンジニアリングチームにより分析され、最初の設定目標をすべて満たすために必要があれば、その変更を指示します。

絶大な創造力と辛抱強い改良が求められた新型フィアット500プロジェクトで最も困難だった課題のひとつは、ノーズ（フロントエンド）部分。ノーズの内側にはフロントサスペンションやステアリングシステムなどの機械部品、大きく重いエンジンを収容しなければならず、外側のボンネットパネルは歩行者に対する衝突安全基準をも満たす必要があるからです（1957年製500はリアエンジンのため、この問題は無用でした）。そこで、コンピューターシミュレーションを駆使し、専門家達がフロントノーズを構成する各ユニットの多様な組み合わせ例を解析。その結果、ラジエーターを再設計し、フロントエンドのエアインテーク幅を広げ、フロントフォグランプの位置を変更することなどにより、フロントオーバーハングの短縮が可能になり、デザイン面と歩行者安全対策を両立する新しいレイアウトが完成したのです。そして、旧型500によく似たコンパクトなノーズが実現するかどうかの可能性は、衝突時の変形シミュレーションにより検証しました。

＜イタリア仕様車＞

旧型500のスタイリング上の特徴を新型フィアット500へ採用するときに直面したもうひとつの難関。それはルーフ後端が描く独特の曲線でした。これは興味深い事実でもありますが、1950年代の500では、この曲線部のラインは後部スペースの容量を意図的に制限した結果だったのです。その理由は、当時、より高価なフィアット600と比較したときに、500の後部スペースが大きくなることを避けるためでした。もちろん、21世紀の500はこれとは正反対。大人4人を快適に収容でき、しかも有名なラウンドシェイプをみごとに再現したデザインです。それは、人間工学の専門家がコンピューターシミュレーションを駆使した結果、頭上空間を広げるため、後席の「H」ポイント、つまり、後席着座時の身体の位置を示すポイントを低くすることに成功。しかし、これだけでは、まだ充分ではありませんでした。座面のクッションフォーム部分が薄くなったことで、凹凸路面で衝撃を受けるたびにシート下からの衝撃が乗員に直接伝わり、乗り心地が悪いというリスクが発生。そこで、さらに2つのシミュレーションにより、問題に対する解決の糸口が見えてきたのです。従来よりも小さなクッション容量で縦方向の衝撃を吸収できるようにクッションフォームの強度を再検討。一方、ボディシェルのねじれ剛性や強度計算の結果、リアサスペンションのトーションビームを小径化し、テールゲートのヒンジ部とテールゲートの開閉に必要なスペースをミリ単位で修正することが可能とわかりました。その結果、相応の頭上空間を確保できることになったのです。

ラウンドシェイプについて、さらに加えると、新型フィアット500は車の魅力的なラインを損ねるようなスポイラーを付加することなく、優れたCd値を実現。数え切れないほどの試験と失敗を繰り返した後、完成した初期試作モデルを使用してテールゲートの形状について計測したところ、風洞試験トンネル内でCd値0.325を達成。全長約3.5メートル、しかもラウンドシェイプの車としては傑出したデータを得られました。

■クリーンなエンジン

ニューモデルにはダイナミックな動力性能を発揮する最新のエンジンを搭載。イタリア仕様車では、2つのガソリンエンジン（1.2リットル 8バルブ最高出力69馬力、1.4リットル16バルブ最高出力100馬力）に加え、1.3リットル16バルブ最高出力75馬力のマルチジェット式ターボディーゼルエンジン（DPF付き）を用意しました。それぞれ異なる特徴を活用できるよう、これらのエンジンには5速または、6速マニュアルトランスミッションを用意。さらに、ガソリンエンジンでは「5速デュアロジック」を選ぶこともできます。これらのエンジンはパワフルで優れたレスポンスの出力特性や、クラストップのパフォーマンスと最新テクノロジーを誇っています。同時に、これらのエンジンは耐久性と環境性能に対する配慮においてもトップクラス。この証しに、すでに160万キロ以上におよぶ走行テストを問題なく終え、その走行距離は最終的には235万キロに達する予定です。また、これらすべてのエンジンがEuro 4排ガス規制をクリア。それだけにとどまらず、さらに厳しい排ガス規制のEuro 5にも対応できる仕様であることを強調しておきます。そして、1.3マルチジェット式ターボディーゼルエンジンには、DPF（Diesel Particulate Filter：粒子状物質対策フィルター）を標準装備しました。

新型フィアット500に搭載するすべてのエンジンは、フィアットグループ内に新たに設立されたFiat Powertrain Technologies（フィアット パワートレイン テクノロジー：FPT）社が生産を担当。FPT社は、乗用車をはじめ、商用車、船舶や農業用機械を対象に研究開発や設計、エンジンやトランスミッション関連の生産も含め、幅広い分野で積極的に展開しています。従業員数は約19,000人。総計17の工場と10か所の研究・開発センターは8か国にもおよび、世界的にみても、この分野における非常に重要な存在。FPT社の中でも約3,000人の精鋭たちは、技術革新のための開発と生産手法について研鑽しています。それぞれの分野ごとに毎年40件以上の特許を申請することで、品質と委託開発業務に対する重要性を立証。FPT社は技術的進化と開発中の新機構において巨大な核となる存在です。

以下の説明では、今回日本仕様車に導入予定の1.2リットル8バルブ（1.2 8V）エンジン、および近日導入予定の1.4リットル16バルブ（1.4 16V）エンジンについて記載しています。

●69 馬力、1.2 8Vエンジン

今回日本仕様車として導入予定の新型フィアット500に搭載する最新の1.2 8Vエンジンは排気量1,240 cm^3。長く親しまれているFire（ファイヤー）シリーズエンジンにリファインを重ねることで圧縮比を上げ、パワーアップを図りました。同時に、動力性能を一切損なうことなく同クラス中トップの燃費経済性を達成しています。このエンジンは最高出力51 kW（69 PS）を5,500 rpmで発生。最大トルク102 N·m（10.4 kgm）を3,000 rpmという低い回転数で生み出すことが特徴です。最高速度は160 km/h＜メーカー参考値＞としていますが、これだけではありません。1.2 8Vエンジンを搭載した新型フィアット500は、市街地と高速走行の混合条件下（EC基準）での平均燃料消費量を100 kmあたり5.1リットル（日本式表記での換算値19.6 km/ℓ）。CO_2排出量は119 g/kmを実現しています＜メーカー参考値＞。また、スタートから100 km/hまでの発進加速テストでは12.9秒を達成。卓越した燃費経済性と優れた加速性能を両立させることに成功しました。

このエンジンは優れた低速トルク出力特性を誇り、使いやすさやパフォーマンス、燃費、いずれの点でもトップクラスの仕上がり。とりわけ、日常的なドライブシーンで多用する低回転域での高い出力トルクは、卓越したフレキシビリティを提供するだけでなく、エコノミードライブにマッチするギアレシオの選択も可能にしました。

燃費経済性において、ひときわ輝くエンジンは以下のようなリファインにより生まれ変わりました。

◆ドライブバイワイヤー

「ドライブバイワイヤー」として知られる電子制御式スロットルコントロール。この機構はアクセルペダルとスロットルボディ間でのメカニカルリンクとなるアクセルケーブルを排除し、ドライバーの意志であるアクセルペダルの踏み込み量を信号電流として電気的にエンジンコントロールユニット（ECU）へ伝達します。エンジンECUは、ドライバーの要求（トルク換算ベース）と、そのときのエンジンの状態に応じた最適なスロットルバルブ開度を制御し、最適な出力トルクを発生。その結果、動力性能と燃料消費量を大きく改善しています。

◆燃焼室形状の最適化と可変バルブタイミング機構

エンジンECUが制御する連続可変式バルブタイミング機構に加え、高速渦流を引き起こす最適形状の燃焼室を実現。また、この革新的な可変バルブタイミング機構の内部EGR効果により、約25 %もの排ガスを環流することができ、とりわけ部分負荷時に優れた燃料消費量と、エミッションレベルの低減を達成しました。

◆燃料消費量低減対策
たとえば、点火時期特性の最適化や、点火システム全体の軽量化、バルブスプリング荷重の軽減化と作動フリクションの低減を図りました。

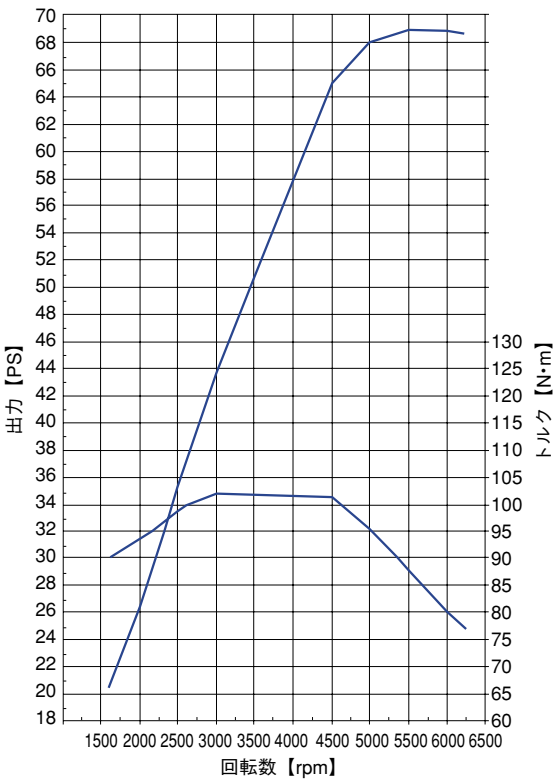
さらに、燃料消費量低減の観点から施した主要な特徴は、
◆アクティブ型ノックセンサーを採用したことで、常に最適な点火時期進角特性を実現。
◆マニェーティ マレッリ製マルチポイント型シーケンシャル式燃料噴射装置の採用。

また、不快なエンジンノイズを低減し、車内の快適性を高めるために、吸気、排気システムの最適化を実施。クランクシャフトとクランクケースのベアリングクリアランスは、コンピューター制御で最適な厚さのメインベアリンを組み合わせ、クリアランス精度を向上しています。そして、エンジンルームでは、このモデル専用に開発したエンジンマウントシステムを導入したことで、エンジンからボディシェルへ伝わる振動を最小限に抑制。2つのマウントブロックと、タイロッドのように作用するリアクションロッド、ニュートラルアームによる反力を得るためエンジンブロックの重心軸上に備えられた新型マウントブッシュで構成される、専用のエンジンマウントシステムを採用しました。

排ガス対策のひとつとして、エキゾーストマニフォールドのフランジ部へ直結する新しい接合手法の採用により、新設計触媒コンバーターをエンジンルーム内に配置。そのため、冷間始動時でも触媒コンバーター活性化の所要時間を大幅に短縮し、エミッションレベルの低減に大きく貢献しています。

今回のリファインにより、信頼性がさらに向上しました。ディストリビューターを廃し、新設計の一体型イグニッションコイルをシリンダーヘッド上に設置。この結果、スパークプラグ電極の摩耗を低減し、より強力な点火電流がミスファイヤーを排除するため、各スパークプラグの点火性能を大きく向上しています。また、よりエネルギー効率の高い電流を供給し、同時に各スパークプラグへ高電圧電流を配するスパークプラグコードを極力短くすることができたので、伝達ロスはほぼ皆無。たとえ厳寒時でも、良好なエンジン始動性能を発揮します。さらには、従来のように長いプラグコードの取り回しを排除したため、エンジンルーム内の電子機器に対する電波障害の懸念も一掃することができました。

1.2 8Vエンジン出力特性図：



●100馬力、1.4 16Vエンジン

日本仕様車として近日導入予定の<1.4 16V>には、最新の1.4リットルDOHC16バルブエンジンを搭載。最高出力100 馬力のパワーは、このコンパクトモデルに躍動感あふれる走りを約束。俊敏性に富む動力性能により、混雑した市街地でも軽快に駆け抜けることができます。排気量は1,368 cm^3、直列4気筒エンジンのボア×ストロークは、72.0 mm×84.0 mmと設定。DOHC4バルブ式のシリンダーヘッドは、2本の専用カムシャフトで吸気バルブと排気バルブを直接駆動します。

このエンジンはパフォーマンスと燃費特性をとくに重視。このエンジンを搭載した新型フィアット500は、これらの点で競合他車の追従を許しません。吸気系統やバルブ開閉機構全体は、流体力学の観点から入念に吟味した結果、全回転域でシリンダーへの充填効率を最適化することができました。

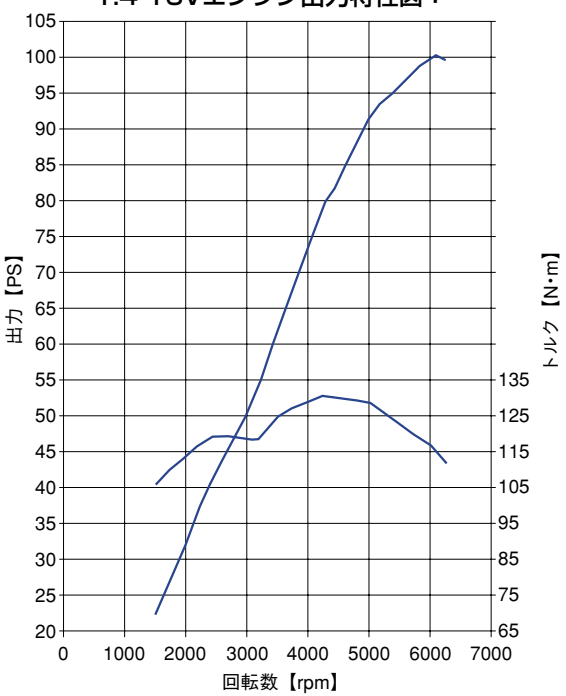
その結果、1.4 16Vエンジンは最高出力74 kW（100 PS）を6,000 rpm.で発生。最大トルク131 N·m（13.4 kgm）を4,250 rpm.で生み出し、最高速度は182 km/h<メーカー参考値>としています。また、スタートから100 km/hまでの発進加速テストでは10.5秒を達成。このように卓越した燃費経済性と優れた加速性能を両立させることができた第一の要因は、「ドライブバイワイヤー」の名前で知られる電子制御式スロットルコントロールの採用です。さらに、燃料消費量の低減対策を数多く導入。たとえば、点火システム全体の軽量化や、バルブスプリング荷重の軽減化と作動フリクションの低減を図っています。

そのほかにも、新型1.4 16Vエンジンでは、圧縮比や低回転域での出力トルクの向上により、燃料消費量の低減を実現。市街地と高速走行の混合条件下（EC基準）での平均燃料消費量を100 kmあたり6.3リットル（日本式表記での換算値15.8 km/ℓ）を達成しています<メーカー参考値>。優れた燃費性能を実現するために、最新世代のエンジン制御システムを導入。この結果、運転性能をはじめ、エンジンの過渡特性や動力性能、排ガス対策性能を損なわずに燃料消費量を低減することができました。

優れた排ガス対策性能を実現するために、専用の燃料噴射インジェクターを新たに採用。このインジェクターは、噴射特性を最適化することで、同じ出力条件での燃料噴射量を低減することができました。そのため、冷間始動時や走行中にアクセルペダルを戻したときなどに生じやすい、インテークマニフォールド内壁に液状の過剰燃料が付着する現象も解消。この結果、排ガス中の炭化水素化合物の排出量を低減することで、排ガス環境対策や、今後、さらに厳しさを増す排ガス規制にも余裕を持って対応しています。

これほどの低燃費と、抜群の動力性能を両立したことからも、傑出したパフォーマンスぶりは明らか。まさに、頼もしい動力性能と経済性を両立させたエンジンです。

1.4 16Vエンジン出力特性図：



●信頼性の高いトランスミッション

新型フィアット500のエンジンバリエーションに合わせ、信頼性が高く、強靭で、洗練されたトランスミッションを組み合わせました。イタリア仕様車では、＜1.2 8V＞エンジンには5速マニュアルトランスミッションを、＜1.4 16V＞には6速マニュアルトランスミッションを設定。さらに、両モデルにシーケンシャルシフトの革新的なロボタイズドトランスミッション「Dualogic（デュアロジック）」を用意しています。また、導入予定の日本仕様車は、すでに2ペダルMTとして好評を博している「5速デュアロジック」としました。いずれのトランスミッションも基本はマニュアル式であり、共通の特徴を以下に説明します。

これらのトランスミッションは、非常にコンパクトで、優れたシフト操作フィーリングが自慢。これは、慣性質量を低減したクラッチディスクプレートや、新開発のシーリングガスケットを導入した結果です。2軸式のトランスミッションケースは横置きに配置。4つのセレクションゲートを備えるギア変速メカニズムを内蔵しています。

トランスミッションケース外側には、2本の新設計シフトコントロールケーブルを装備。ケーブル式を採用したことで、シフトレバーへのエンジンノイズと振動を遮断し、よりなめらかで正確、そして静かな操作性を約束します。トランスミッション内の各ギアは、ギアノイズ低減のために噛み合わせ面積を大きくし、さらに5（6）速ギアとファイナルドライブのギアには、熱処理後にドライブギアとドリブンギアを擦り合わせる、スーパーフィニッシュ加工を実施。FEM（Finite Element Method：有限要素法）によりコンピューターで設計したトランスミッションケースは軽量構造を達成し、作動ノイズを吸収低減する効果もあります。

もちろん、新型フィアット500のマニュアルトランスミッションには、リバースギアへのミスシフト防止機構も組み込んでいます。

●デュアロジック（Dualogic）

デュアロジック（Dualogic）トランスミッションは、自動車工学の逸品と賞賛される価値があると自負しています。日本仕様車では、1.2 8Vと1.4 16Vの両モデルに搭載します。

革新的なデュアロジックは、乾式クラッチやマニュアルギアメカニズムなど、マニュアルトランスミッションが有するすべての特性（オートマチックトランスミッションに比べて軽量な構造、高い耐久性と信頼性、高い動力伝達効率による低い燃料消費量）を一切損なうことなく、電子制御式油圧作動機構がクラッチとシフトレバー操作を自動制御します。

この最先端デバイスは、マニュアルトランスミッション特有のダイレクトな感覚に加え、パフォーマンスを大きく向上。同時に、コントロールシステムがドライバーによるミスシフトを防ぎ、トランスミッションの誤作動を回避するため、運転中の安全性を大幅に向上することにも貢献します。

走行モード（マニュアル／オートマチック）：

デュアロジックは、5速シーケンシャルシフト式手動変速のマニュアルモードと自動変速のオートマチックモード、2つの走行モードを選べます。

マニュアルモードは、エンジンのパフォーマンスをすべての回転域で確保するため、より先進的な制御理論を採用。この走行モードでは、ドライバーのシフトレバー操作に合わせてトランスミッションが変速します。また、クラッチペダルを排除したため、ドライバーは単にシフトレバーを操作するだけで変速動作は完了。シーケンシャルシフト式の採用で、シフトレバーを手前（“+”側）へ引くとシフトアップし、前方（“−”側）へ押すとシフトダウンできます。特筆すべきは、今回から操作方法を一新。モータースポーツ用のマシンと同じく、走行中の体感Gに合わせたとも言えるシフトアップ／ダウン方法の採用で、より直観的な操作ができるようになりました。

まずは、マニュアルモードの作動制御について説明します。
コントロールユニットは、CAN（Controller Area Network）を経由し、さまざまなデータの電気信号を受信します。これらの信号は、主に2つの機能グループで構成され、1つはトランスミッションからのデータグループ。現在のギア位置、クラッチの締結／解放状態、油圧システムの作動圧、エンジン回転数などのデータで構成されています。もう1つは、ドライバーの変速意志を伝えるシフトレバーの信号データ。そして、この車のさまざまな電子制御デバイス（エンジンコントロールユニットやABSブレーキシステムなど）からのデータグループで、緻密で洗練された変速動作を実行するための補助信号として利用します。たとえば、エンジン制御ユニットと協調することで、加速中にアクセルペダルを放すことなくシフトアップができたり、減速時のシフトダウンでは、スムーズな変速のためにエンジン回転数を同期させる空ぶかしをする自動制御などが該当します。

デュアロジックシステムは、これら2つの機能グループデータを使用して走行状態に最も適した変速制御ロジックを選択し、快適なイージードライブを提供する自動変速のオートマチックモードと、スポーティードライブに最適な手動変速のマニュアルモードを制御します。変速動作の基本になる信号は、ドライバーが要求するパフォーマンスを電気信号の増減に置き換えてコントロールユニットに伝えるためのマップ制御データ。その要素はアクセルペダル開度と、エンジン回転数です。

マニュアルモードでは、エンジンを始動し、ドライバーがブレーキペダルを踏み込むと、デュアロジックシステムがブレーキペダルの作用圧からドライバーが運転席に座ったことを感知。つまり、ドライバーがブレーキペダルを踏みながら1速または“R”（リバース）ギアにシフトし、アクセルペダルを踏み込めば、スムーズに発進します（路面が滑りやすいときなどは、2速発進も選択可能）。走行中は、ドライバーの意のままにマニュアルシフトを楽しめ、前進走行中の減速後、停車すると“1”へ自動的にシフトし、次の発進に備えます。また、不必要な変速動作を防ぎ、安全性を確保するための安全機構も万全。たとえば、発進ギア（“1”、“2”または“R”）にシフトし、エンジンの回転中にアクセルペダルやブレーキペダルを踏まずに運転席ドアを開けると、ドライバーが車を降りようとしていると感知。暴走事故を防ぐためにアラームが鳴って“N”（ニュートラル）へ自動的に切り換わります。さらに、万一エンジンやトランスミッションに異常が起きると、警告メッセージや表示灯、アラームなどでドライバーに警告します。

制御モード（ノーマル／エコノミー）＜1.2 8V＞：

1.2 8Vモデルでは自動変速のオートマチックモードに2つの変速制御モードを備えています。

◆ノーマルモード（“AUTO”のみを表示）では、あらゆる走行状態に応じて緻密で的確な変速動作を実行し、卓越した自動変速機能により一般的なオートマチックトランスミッションと同等の快適性を提供します。

◆エコノミーモード（“AUTO”に加え、“E”を表示）では、適度な動力性能と運転快適性を維持しながらも、燃料消費量をさらに少なくするような自動変速制御を最適に実行します。

いずれの制御モードでもエンジン回転数が設定値に達し、最大トルクまたは最高出力を発生すると、自動的にシフトアップします。

制御モード（ノーマル／スポーツ）＜1.4 16V＞：

1.4 16Vモデルでは、自動／手動変速の走行モードを備え、さらにスポーツファンクションを備えています。

◆ノーマルモード（“AUTO”のみを表示）では、あらゆる走行状態に応じて緻密で的確な変速動作を実行し、卓越した自動変速機能により一般的なオートマチックトランスミッションと同等の快適性を提供します。

◆スポーツファンクション（“S”を表示）をONにすると、このエンジンの持つポテンシャルを最大限に引き出すよう変速時のトルクダウン制御を最小限にして、変速所要時間を短縮。この機能は手動変速のマニュアルモードで威力を発揮します。

また、スポーツファンクションをONにすると、エンジン制御のプログラムマップを切り換え、電動パワーステアリングのアシスト量を軽減し、スポーツ走行にふさわしい設定に変更。その結果、最高出力100 PSのパワーを存分に楽しむことができます。

2つのモデルに共通し、オートマチックモードではデュアロジックシステム自体がソフトウエアのアルゴリズムにより路面の勾配を検知し、ドライバーの要求する加速度や路面状況、車両の状態（車速とエンジン回転数）が常に最良の状態で折り合うように、変速ポイントを補正します。

そのほか、積極的に減速するための制御や減速時のシフトダウン補正制御も代表的な特徴。マニュアルモードでの手動操作によるシフトダウンはもちろんのこと、オートマチックモードでも、ドライバー自身の判断で一時的な手動操作のシフトダウンができるので、とりわけスポーティーな走行でのコーナーリング時などに重宝するはずです。そして、手動シフトダウン後もオートマチックモードを維持し、手動変速しない限りは自動変速のイージードライブを楽しめます。

また、快適性と低燃費を維持するため、現在の車速に最も適切なギア位置を保持できるよう、デュアロジックシステムが早めに自動シフトダウンを実行。そのため、減速後の再加速時でも実にスムーズな加速感を実感できます。デュアロジックは、オートマチックトランスミッションの快適性を受け入れながらも、マニュアルトランスミッションに特有の運転する楽しみを失いたくないユーザーにとって最良の選択肢になるはずです。

■クラス最高の安全性

新型フィアット500が提供するものは、個性的なスタイリング、現代的センス、信頼性の高いエンジニアリング、豊富な装備品、傑出した快適性だけではありません。卓越した安全性能も、そのひとつ。安全装備品のすべてが融合することで、同セグメント中、トップクラスの安全性を実現しています。

このモデルは、クラス史上初となる7つのエアバッグ（フロントのデュアルエアバッグ、サイドエアバッグ、前席ウインドエアバッグ、運転席ニーエアバッグ）を標準装備（イタリア仕様車のネイキッドバージョンを除く）。さらに、車の動的走行安定性に対し、コントロールを補助する最先端テクノロジーを数多く備えました。それは、EBD付きのABSをはじめ、最新式ESP（Electronic Stability Program：電子制御式スタビリティコントロール）、ASR（Anti Slip Regulation：駆動輪空転防止機能）、HBA（Hydraulic Brake Asistance：ハイドローリックブレーキアシスト）、ヒルホールドシステム（坂道発進補助機能）です。また、乗員保護のため、新型フィアット500のボディシェルは最新式の衝突安全基準を満たすように設計。高い衝撃吸収性能を発揮するボディシェルに囲まれた強固な乗員キャビンを形成しています。そして、車両同士の前面衝突時におけるコンパティビリティを改善する、専用のフロントエンド構造を採用したことは「スーパーミニクラス」では初めてのことです。

＜イタリア仕様車＞

前席のシートベルトは、バックル側に加え、リトラクター（巻き取り部）側も引き込む構造のダブルプリテンショナー式を採用。ロードリミッター機構を標準装備することで成立するこの仕組みは、万一のときでも、前席乗員をしっかりとシートに固定するので、従来に比べ乗員保護効果を高めています。また、後席には3点式シートベルトを標準装備。前席および後席のシートはアンチサブマリン構造とし、万一のときでも、乗員がシートベルトとシートの間を滑り落ちることはなく、シートベルトの乗員保護効果を失うようなことはありません。そしてISOFIX式チャイルドシートアンカーも、すべてのバージョンに標準装備しました。

新型フィアット500は、どんな路面でも乗員にとって快適な乗り心地と安全性を約束するために、すべてのダイナミズムと快適性を向上する仕組みを備えました。その証しとしてサスペンションについて言えば、フロントには独立懸架型のマクファーソンストラットを、リアには半独立懸架型のトーションビームを採用しています。従来のフィアット車にも数多く採用されてきた、これら2つのサスペンションシステムはマニェーティ マレッリ社が進化させたもの。新型フィアット500に適合するよう、そして優れたハンドリング性能と高次元の乗り心地を両立するために大きな改良とモディファイを実施しています。

車両火災防止対策：

新型フィアット500は、車両火災予防の点で社内の厳密な最新基準に合致するようボディシェルをはじめ、数多くのコンポーネントを設計しています。たとえば、FPS（Fire Prevention System：車両火災予防システム）は、フィアット全モデルに共通する優れた特徴のひとつ。また、衝突後に起こりえる車両火災を予防するという面から見ると、究極のプリベンティブセーフティーともいえます。

今回、新世代のFPSを新たに導入し、全モデルに標準装備しました。これは従来のイナーシャ（慣性式作動）スイッチに代わり、エアバッグシステムの減速度センサーを利用して衝突や横転時の衝撃を感知。一定以上の衝撃を感知すると、燃料供給ポンプの電源をただちに遮断。その結果、燃料供給が止まり、供給配管の圧力も下がることで燃料の漏出を防ぎます。また、このシステムを含む燃料供給系は、衝突時に損傷を受けないよう、パイプの材質や配置、接続部分の取り付けなどにはとくに安全性を考慮して設計。さらに、強化樹脂製燃料タンクは、衝突時に最も安全性が高い場所に配置し、燃料漏れなしの耐破壊強度やタンクの不燃性についても、最も厳しいテストをクリアしています。

この新世代型FPSでは、車両火災を防ぐと同時に、車内乗員に対して緊急避難を補助したり、後続車へ緊急事態をアピールする機能も備えました。実際に、FPSが作動すると、自動的に以下の装置が連携作動します。
◆ドアのロックを解除
◆ルームランプを点灯し、マルチファンクションディスプレイに警告メッセージを表示
◆ハザードランプを点滅

このため、夜間の事故発生時でも、乗員がすみやかに車外へ脱出できるよう支援します。

●アクティブセーフティー

ブレーキシステム：

ブレーキシステムは、X字型2系統配管式で踏力に応じた確実な制動力と制動距離の短縮を図りました。さらに、ブレーキサーボのアシスト特性はペダルストロークの短縮化を実現しています。

前輪：
＜1.2 8V＞直径240 mm、ソリッドディスク。
＜1.4 16V＞直径257 mm、ベンチレーテッドディスク。
ブレーキパッドは摩耗率とスキール音、ひきずりが小さいことが特徴です。

後輪：
＜1.2 8V＞直径180 mm、ドラム式。
摩耗に応じ、ブレーキシューのすき間を自動調整する機構を備え、メンテナンスフリーで常に一定のペダルストロークとシャープなレスポンスを確保しています。
＜1.4 16V＞直径240 mm、ソリッドディスク。

9インチサイズのブレーキサーボは、ブレーキペダル操作時の踏力を大きく低減し、良好な操作フィーリングと確実な制動力を約束。ブレーキペダル自体やブレーキ系統全体の設計を刷新し、ペダルストロークの短い、プログレッシブなペダルフィーリングを実現しています。

ESS：

新型フィアット500では、ESS（Emergency Stop Signal：緊急制動表示機能）を初めて標準装備。この機能は、50 km/h以上での走行中にパニックブレーキをかけたとき、一定以上の減速度を感知すると自動的にハザードランプが点滅して後続車にアピールし、2次追突を予防する仕組みです。また、一定以上の減速度に達しないときやブレーキペダルをゆるめると、ハザードランプの点滅は止まります。

ABS：

ABSは4アクティブセンサー、4チャンネル式でABSユニットには8個のソレノイドバルブを使用。さらに、EBD（Electronic brake force distributor：電子制御式制動力配分機構）も装備しています。

ABSはすでにおなじみのように、各タイヤ／ホイールが制動時にできるだけロックしないようにすることで、路面グリップを確保し、緊急回避時などでもハンドル操作を可能にします。このABSの注目すべき特徴はアクティブセンサーの採用。従来のパッシブセンサー型のようにコントロールユニットには情報伝達せずに各ホイール回転速度をセンサーユニット自体がデータ処理します。そのため、従来では作動対象速度が2.5 km/h以上に限定されていましたが、新しいアクティブセンサー式では、ほぼ停止寸前まで作動。また、周囲の電磁誘導ノイズによる悪影響も大きく低減し、常に確実な作動を保証します。この先進的なABSは、EBDとしても機能します。EBDは前後輪の荷重条件に応じてそれぞれのタイヤ／ホイールにかかる制動力を理想的に配分し、とりわけ軽荷重時に後輪で起こりがちな早期ロックの防止に威力を発揮。小型車では、乗員数変化により重量配分が変わると車の前後配分に大きく影響するので、常に安定した優れた制動能力を確保するためには必需品です。EBDは高精度で、柔軟性の高い制動力配分の制御が可能。また、この機能はブレーキパッドの摩耗状態や路面グリップ状況にも対応します。さらに前輪ブレーキの負荷を軽くするので、ブレーキディスク／パッドの温度上昇を防ぐことで耐フェード性を高め、ブレーキサーボ負荷の減少にも寄与します。

ESP：

あらゆる路面状況下で車のコントロールをパーフェクトに維持するため、新型フィアット500はESP（Electronic Stability Program：電子制御式スタビリティコントロール）を用意し、イタリア仕様車の＜1.4 16V＞では標準装備、＜1.2 8V＞ではオプション装備ですが、日本仕様車では両モデルとも標準装備としました。スピン寸前のような状況下でドライバーの回避能力を補助するこの革新的なシステムは、車を操る主役はあくまでドライバーであることを基本理念に導入。危険回避時にドライバーの操作をアシストしながらも、この車本来の優れたロードホールディングを損なうことなく、状況に応じて補助するにとどまります。

ESPはタイヤの路面グリップを前後、左右方向とも、常にモニターしています。万一、車にスキッド（横滑り）が起きると、この状態を解消し、ドライバー本来の意志に沿った進行方向に車の向きを保つように作動。各センサーは、刻々と変わる車の姿勢（向き）を垂直軸まわりの回転速度であるヨーレイト変化や、横方向の加速度、ハンドルの回転角度からドライバーが望む進行方向を感知し、ESPのコントロールユニットに情報を伝えます。これらのデータをコンピューターが瞬時に比較演算し、車がタイヤの接地限界内にあり、ドライバーの意志に沿って曲がっているか、もしくはノーズが滑り出している（アンダーステア）、またはテールが滑り出している（オーバーステア）かを、計算結果モデルにしたがって導き出します。

スキッドが起きたとき、ドライバーの意志に沿った本来の進路に修正するため、ESPはスキッドの程度に応じ、内輪あるいは外輪に個別にブレーキを作動させて片側輪の走行抵抗を増やすことでヨーモーメント（回転力）を発生させ、アンダー（オーバー）ステアを解消。同時にスロットルバルブを閉じることで過剰なエンジンパワーを制限します。

このESPは新型フィアット500専用に開発されました。開発エンジニアたちが心がけた点は、ブレーキ作動による自動制御の介入によってドライバーの意志を削ぐことがないように、できる限りスムーズにさせたこと。そして、エンジンパワーの出力制限も限定的なものにとどめ、優れたダイナミックパフォーマンスを陰で支えながら、運転する楽しみを損なわないようにしました。ESPは、エンジンを始動すると、常にスタンバイ状態になります。

ASR：

ASR（Anti Slip Regulation：駆動輪空転防止機能）は、ESPシステムの機能のひとつ。とくに加速時において、駆動輪への個別自動ブレーキ制御とエンジン出力制御などにより、常に最適なトラクション性能を提供します。ASRはABSセンサーから各タイヤの回転速度を感知し、タイヤの空転が起きている度合いを計算します。そして、2つの異なる方法により、タイヤのグリップが回復するように自動的に制御を開始。路面に対して駆動力が大きすぎ、両輪が空転を起こしたとき（例：瞬間的なアクアプレーニング発生時や、未舗装路面、積雪路、凍結路などでの加速時）は、スロットルバルブ開度（吸入空気流量）を自動的に小さくしてエンジン出力トルクを減少させます。

一方、片輪が空転を起こしたとき（例：タイトコーナーでの加速時やボディの姿勢変化によって内輪が浮き気味になり、グリップを失ったとき）は、ドライバーがブレーキペダルを踏み込まなくても、空転しているタイヤに自動的にブレーキを作用させます。その結果、擬似的なLSD（Limited Slip Differential：リミテッド スリップ ディファレンシャル）効果により、必要にして充分な駆動力を確保。路肩側に雪が残っている上り坂のスタート時に、路肩側駆動輪に有効な駆動接地力を得られないときや、荒れた舗装路面の走行時に片輪が浮き気味になるなど、わずかなグリップロスで空転が起きたときにも役立ち、安全性にも大きく貢献するはずです。

ASRはエンジン回転中、常にスタンバイ状態で作動。また、ASR機能を一時的に解除するASR-OFFスイッチをインストルメントパネル中央に備えています。実際にASRが作動を開始すると、スイッチ部のASR表示灯やメーターパネル内の表示灯が点灯。これは路面が滑りやすく、デリケートなアクセルペダル操作が必要なことをドライバーに知らせることにもなります。また、ASR-OFFスイッチで強制的にOFFにしたときや、万一の異常時には、「ESP/ASR unavailable see handbook（ESP/ASR機能せず、取扱説明書を参照）」の警告メッセージが点灯し、ドライバーに知らせます。

タイヤチェーンを装着したときは、ASR-OFFスイッチで強制的にOFFにする必要があります。タイヤチェーンが雪を噛み込むときに、連続して起こるわずかなスリップをASRが認識し、自動ブレーキを作動させることがあるからです。

MSR：

ESPのシステムに含まれるMSR（Motor Schleppmoment Regelung:エンジンブレーキ制御機能）は、エンジンブレーキによる制動力をコントロール。路面グリップが低い状況での走行中にアクセルペダルを急に放したり、シフトダウンしたときにエンジンブレーキが強すぎてタイヤが路面グリップ（接地力）を失ったときなどには、瞬時にMSRが作動して強すぎるエンジンブレーキトルクを抑制。駆動輪ロックを防いでスピンを回避します。たとえば、冬季のトンネル進入時に予期せぬ凍結路面を見つけ、驚いてアクセルペダルを放してしまい車がスピンしそうになる、というような状況でもすこぶる安心。MSR機能がほどよいエンジンブレーキを作用させます。MSRとはドイツ語のMotor Schleppmoment Regelungの略記、英文表記ではEngine drag torque control：エンジンブレーキ トルク コントロールの意味です。

HBA：

新型フィアット500のESPは、パニックブレーキ時に威力を発揮するHBA（Hydraulic Brake Assistance：ハイドローリックブレーキアシスト）も装備。ハイドローリックブレーキアシストと名付けられたこの機構は、ABSコントロールユニットのポンプを電子制御により作動させ、ブレーキ液圧を瞬時にブーストします。

パニックブレーキをかけるとき、ほとんどのドライバーは危険を認識した時点でブレーキペダルを素早く踏み込みますが、その力（踏力）は充分ではありません。モータースポーツのプロと呼ばれるようなドライバーでない限り、女性やお年寄りを含む一般的なドライバーはパニックブレーキ時に最大制動力を発揮させるほど力強くブレーキペダルを踏み込むことができない傾向があります。なぜなら、一般的なドライバーは同じ操作を繰り返していると、反射的にいつもと同じ行動を起こす傾向が強く、その結果、危険な状況でも無意識に日常とほぼ同じ踏力でブレーキペダルを踏み込むからです。ブレーキアシスト機構は、この点に着目。パニックブレーキ時のブレーキ踏力が日常とほぼ同じでも、素早く踏み込んだことを感知すると、通常操作よりも高い制動力を発生させます。

このブレーキアシストは、危険回避時などに自分の意志で素早く的確なブレーキペダル踏力を加減して車をコントロールできる、プロフェッショナルライクなドライバーにとっても明らかなメリットがあります。その理由は、この機構がすべての状況下で制動時に起こるタイムラグを短縮するため。つまり、ブレーキペダルを踏み込み始めた時点で、ブレーキ液圧回路内の圧力が最大になり、通常よりも大きな制動力を発揮。この結果、生命にかかわるほど重要な最初の瞬間を有意義にできるからです。

ヒルホールドシステム：

ヒルホールドシステムは、いわゆる坂道発進を補助する機能。センターコンソール前方フロア部に設けたジャイロセンサーが車体の傾き具合を感知し、ESPコントロールユニットが路面の勾配を認識します。

上り坂で坂道発進をするとき、1速にシフトしてブレーキペダルを踏み込むと、コントロールユニットが制御を開始します。その後、ブレーキペダルから足を離しても約2秒間はフロントのブレーキキャリパーのブレーキ液圧を保持。上り坂で車が下がるのを防ぐので、ハンドブレーキを併用する操作を不用にし、坂道発進を補助します。

また、この機能は進行方向に対し、下り坂でリバースギアにシフトしたときも同様に作動します。ただし、ハンドブレーキを併用する坂道発進操作が不用な下り坂で1速ギアを選んだときや、上り坂でリバースギアにシフトしたとき、上り勾配が5%以下のときは作動しません。

坂道発進が苦手だからと、クリープ現象が生じないデュアロジック車をあきらめていた人にとっては、非常に魅力的な機能です。

■卓越した快適性を生み出す特別装備

●純正オーディオとサウンドシステム

新型フィアット500は、フィアットオリジナルのFM-AMラジオ／MP3対応CDプレーヤー機能を備えるCDデッキを標準装備。さらに、イタリア仕様車では2つのサウンドシステムを用意しました。このCDデッキは、ドライバーにとって最も使いやすい位置であるインストルメントパネル中央へ配置。同時に、助手席からも容易に操作できることが特徴です。また、ブルートゥース機能（ワイヤレス接続）により、ごく簡単にハンズフリー通話ができるので、仮に携帯電話自体がジャケットのポケットやバニティバッグの中にあっても、ハンドルから手を放すことなく車内のマイクとスピーカーを介して通話することができます。さらに、「Blue&Meシステム」を使えば、主要機能については音声認識による操作が可能になります＜イタリア仕様車＞。

日本仕様車にも設定したサウンドシステムは、6つのスピーカー構成。出力30 Wのトゥイーターを2個、出力40 Wおよび35 Wのフルレンジスピーカーを計4個備えています。また、フィアットオリジナルのFM-AMラジオ／MP3対応CDプレーヤー機能を備えるCDデッキを標準装備しました。

イタリア仕様車ではプレミアムサウンドシステムもオプション装備として用意。「インタースコープ サウンドシステム」と呼ばれる、このオーディオシステムは、このクラスで最先端技術を誇り、とりわけHi-Fiサウンドを好むドライバーにとって最適なシステム。なぜなら、新型フィアット500のパッセンジャーキャビンにとって最適な音響空間を提供するようにファインチューニングしているからです。

最新型の「インタースコープサウンドシステム」は、標準型と同じ6つのスピーカー構成ですが、その内訳はすべて出力40 Wのトゥイーターと、ウーファー、フルレンジを2個ずつ装備。さらに、出力100 Wのサブウーファーと出力30 Wの専用パワーアンプを搭載しました。このシステムのユニークな特徴は、3つのサウンド補正機能を選べることです。1つめは「TruBass®（トゥルーバス）」と呼ぶ低音強調機能。これ自体でサブウーファーが不要になるほど、迫力に満ちた重低音をリスナーに実感させます。

2つめは「Focus（フォーカス）」と呼ぶ、リスナーの耳の位置を中心に定位感を補正する機能。この機能では、実際のスピーカー配置場所よりも、さらに明確な音源位置をリスナーが実感でき、同時に、聴感補正用のトーンコントロールをキャンセルすることで、より自然な音響特性を提供します。

最後の3つめは、「3D（スリーディー）」と呼ぶ音場空間補正機能。スピーカー位置への依存度を低くし、リスナーにとって臨場感を高める効果があります。その結果、臨場感を強調し、仮に車内のリスナーが左と右スピーカーに対して対称位置でない場所で聴いても、充分なステレオ効果を実感できます。

●ガラス製ルーフと電動サンルーフ

新型フィアット500では、車内を明るくするガラス製ルーフ（固定式）と、開閉可能な電動サンルーフ、エクステリアラインにアクセントを添える一般的な固定式メタルルーフの3タイプを設定しました。

大きな開口部が特徴の電動サンルーフ（スカイドーム）は、開閉可能なスモークガラス部とフロントウインドーから続くシャインブラック塗装のメタルパネルにより、スムーズなルーフラインを構成し、スタイリッシュに仕上がっています。

電動サンルーフは車内の乗員に車外環境との、新たな関係を提供します。それは、明るさと、大型のスモークガラスで守られた自由な空間を実感できることです。車内を明るくするときは、スモークガラスを閉め、サンシェードを開けます。オープンカーのようなドライビングを楽しむときは、わずか7秒で全開になるスモークガラスと、サンシェードを開ければ、まさに「あなただけの空」を満喫することができます。

●スマートウォッシュ

フロントおよびリアワイパーはウォッシャー連動機能を備え、レバーを引く／押すだけでウインドウォッシャーが作動、一定時間ワイパーが連動します。また、スマートウォッシュと呼ぶ、拭き残し解消機能も装備。ワイパーを使用していないとき、0.5秒以上レバーを引く／押すとワイパーが作動を始め、レバーを放すと約3往復分作動した後に停止します。そして約6秒後にもう1度、1ストローク分作動してガラス面上部から垂れてきた水滴を拭き取ります。

また、標準／高速の2スピード作動のほかに間欠モードも用意。リアワイパーは間欠作動が基本ですが、フロントワイパーの作動に応じて間欠サイクルを自動調整します。

●リバースシフト連動リアワイパー

1ランク上の便利さの象徴として、リバースシフト連動リアワイパーを標準装備。フロントワイパーの作動中、“R”（リバース）にシフトすると、リアワイパーが自動的に連続作動を始め、リアウインドーの水滴をワイプします。後進時に振り返ったときにリアウインドーの水滴に気がつき、再び前に向き直ってリアワイパースイッチをONにする、そんな煩わしさから解放してくれます。1度使えば、なくてはならない便利さを実感するはずです。

●マルチファンクションディスプレイ

メーターパネル中央には、デジタル表示式マルチファンクションディスプレイを配置。このディスプレイには、5つの主要な機能があります。

1.トリップコンピューターとして、ドライバーに役立つ情報の表示。
2.ドライバーのリアクションが必要になるようなドアの閉め忘れなど、重要部分の状態をモニターし、車の状態を知らせるチェックモニター。
3.路面凍結警告や万一の異常を知らせる警告メッセージ。
4.表示単位を切り換えたり、制限速度を設定したりする表示設定。
5.次回点検時までの残り走行距離に応じ、点検時期を自動表示するメンテナンスインジケーター。

また、イタリア語をはじめ、英語、ドイツ、ポルトガル、スペイン、フランス、オランダ、ポーランドの各言語に切り換え可能とし、インターナショナル性にも配慮。多数のライバルがひしめくヨーロッパのコンパクトモデル市場で、より多くのフィアットファンを受け入れようとする積極性のシンボルでもあります。

今回デビューする日本仕様車では以下のような機能を備えています。

◆年月日表示
◆外気温度表示（路面凍結アラーム付き）
◆アラーム作動時のシンボルと警告メッセージ表示（油圧低下、車外ランプのバルブ切れなど）
◆ドアやテールゲートの閉め忘れ表示
◆トリップコンピューター機能（平均燃費、瞬間燃費、平均速度、走行可能予測距離、走行経過時間、トリップメーター）：区間別と全行程の2種表示
◆表示照度の調節機能（ヘッドライト点灯時）
◆プリセット制限速度の警報表示の解除／作動設定
◆車速感応ドアロックの解除／作動設定
◆オーディオ表示の解除／作動設定
◆表示言語（8か国語）や表示単位の切り換え機能
◆メンテナンスインジケーター機能（次回点検時期を走行距離に応じて表示）
◆助手席エアバッグの解除／作動設定

●エアコンシステム

ドライブ中の車内温度や湿度、ベンチレーションは、ドライバーはもちろん同乗者にとっても乗り心地を左右する最も重要な要素のひとつです。また、優れた暖房能力とベンチレーション性能により、フロントウインドーやサイドウインドーの曇りや霜付きをすみやかに解消。プリベンティブセーフティー（予防安全性）の点でも重要な機能を果たします。

新型フィアット500では、マニュアルタイプだけでなく最新式のフルオートエアコンシステムも用意しました。このフルオートエアコンは設定された温度に対し、送風温度調節をはじめ、送風量、送風口切り換え、コンプレッサーのON／OFF、内気循環／外気導入の切り換えなどをエアコン用コントロールユニットがすべて自動制御します。

新型フィアット500のフルオートエアコンは、「等価温度制御」方式によるエアコン制御を採用。車内と車外の温度センサーがそれぞれの温度を感知し、乗員が設定した温度に達するようにエアコンが作動。たとえば、乗員の人数が変わり、乗員自身による発熱量や余地空間の大きさが変化すると、それに合わせて湿度や温度、送風量、送風口を変えて対応します。

これらのセンサーからの信号は、絶え間なくモニターされ、送風口切り換えや外気導入量、ヒーター機能とのミキシングなど、常に最新情報として自動的にエアコンをコントロール。送風口からの送風量と送風温度は、ユーザーが温度設定スイッチで選んだ温度に対して最も効率よく達するように調整されます。その結果、車外温度の変化にかかわらず、常に快適な車内環境に保ちます。

システムは送風口の切り換えを5つのポジションから選択し、車内の隅々にわたり充分な送風を実現。ユーザーによる設定温度の操作は、0.5℃単位まで調節できるようにこだわりました。また、温度設定スイッチの調節範囲は16℃分としています。

フルオートエアコンながらマニュアルでの操作も、もちろん可能。以下のすべての操作をユーザーの意志で手動操作することができます。
◆設定温度の調節
◆送風口の選択
◆送風量の調節
◆冷房コンプレッサーのON/OFF
◆内気循環モードと外気導入モードの選択
◆クイックデフロストのON/OFF

エアコンの手動操作は、常に自動制御よりも優先します。ユーザーが冷房コンプレッサースイッチをOFFにしたり、いずれかのスイッチ操作で部分手動制御を選ぶと、フルオート制御は中止。オートモードスイッチのフルオート表示灯が消え、再びユーザーの意志でONにしない限り、フルオート制御はONになりません。また、クイックデフロスト以外のモードでは、エンジン始動時に、前回エンジンを止めたときの状況に応じてシステムが自動的に作動しますが、このエンジン始動時の自動作動をOFFにすることもできます。

●パワーウインドーのタイマー機能

パワーウインドーにはタイマー機能を備えています。エンジン停止後、キーを抜き取ってもドアを開ける前の約3分間はパワーウインドーの操作が可能。閉め忘れに気が付いたときでも、少し開けておきたいときでもすぐに操作できます。安全性を優先するためドアを開けると、この機能は停止。また、同じ理由から、タイマー作動中はクローズ側のワンタッチオペレーションを使用できません。

●フォローミーホーム

ユーザーの使い勝手を考慮した数々の装備の中で画期的とも言えるのは、「フォローミーホーム」と名付けられたヘッドライトのタイマー残照機能。エンジン停止後キーを抜き取り、車を降りてドアをロックした後でも、ヘッドライトのロービームとスモール／テールランプが点灯を続け、たとえば玄関先までの足元を照らした後、自動的に消灯。とくに、周囲に明かりがない状況では大いに役立つものです。

フォローミーホームは、エンジン停止後2分以内にヘッドライトパッシングレバーを引くことで点灯開始。レバーを1度引くたびに30秒ずつ点灯し、レバー操作を繰り返せば最長3.5分まで点灯を続けます。同時に、マルチファンクションディスプレイに設定した残照時間を表示します。

EQUIPMENT

■装備品

■標準装備品とオプション装備品

今回デビューする＜1.2 8V＞の装備データ、および近日導入予定の＜1.4 16V＞の参考情報を記載しています。

●エクステリア	1.2 8V ラウンジ	1.2 8V ラウンジ SS	1.4 16V ポップ
ボディ同色フロント／リアバンパー:クロームライン付き	●	●	ー
ヘッドライト光軸補正コントローラー	●	●	●
フロントフォグランプ	ー	●	ー
サイドモール+クローム仕上げ500エンブレム	ー	●	ー
ヒーテッド電動ドアミラー	●	●	●
リアデフロスター:タイマー付き	●	●	●
リヤフォグランプ	●	●	●
6J×15スチールホイール+185/55R15タイヤ	ー	ー	●
6J×15アルミホイール+185/65R15タイヤ	●	●	ー
メタリックペイント	○	●	○

●インテリア

グローブボックス内蔵大型収納トレイ	●	●	●
オーディオコントローラー付きレザーステアリング	●	●	●
ティルト式ステアリングホイール	●	●	●
マルチファンクションディスプレイ	●	●	●
・トリップコンピューター	●	●	●
・警告メッセージ機能	●	●	●
・ドア、テールゲートモニター機能	●	●	●
・車外ランプバルブモニター機能	●	●	●
・外気温度、時刻、点検時期表示機能	●	●	●
・助手席エアバッグ解除機能	●	●	●
ポップ専用デザインファブリックシート	ー	ー	●
ラウンジ専用デザインファブリックシート	●	●	ー
高さ調整式ドライバーズシート	●	●	●
前席シートポケット	●	●	●
分割可倒式リアシート（5：5）	●	●	●
ガススプリング支持式テールゲート	●	●	●

●オーディオ

オーディオコントロール用ステアリングスイッチ	●	●	●
AM-FMラジオ／CDプレーヤー（MP3対応）	●	●	●
ルーフアンテナ	●	●	●

●：標準装備、○：オプション装備、ー：設定なし

※＜1.2 8V＞：「ラウンジ SS」は初期導入限定モデルです。
※＜1.4 16V＞：「ポップ」の装備内容は計画例です。

●快適装置	1.2 8V ラウンジ	1.2 8V ラウンジ SS	1.4 16V ポップ
ダスト／ポーレンフィルター	●	●	●
バニティミラー:助手席	●	●	●
バニティミラーランプ:助手席	●	●	ー
フルオートエアコン	ー	●	ー
マニュアルエアコン	●	ー	●
スマートウォッシュ付きワイパー	●	●	●
フォローミーホーム（ヘッドライトのタイマー残照機能）	●	●	●
ガラスルーフ(固定式)	●	●	ー
ガラス製電動サンルーフ（スカイドーム）	ー	ー	ー
デュアルモード式電動パワーステアリング	●	●	●
カップホルダー:前席＋後席	●	●	●
高さ調整式フロントヘッドレスト	●	●	●
メモリー付きウォークイン（後席乗降補助）機構	●	●	ー
シートアンダーボックス	ー	ー	●
自動防眩ルームミラー	●	●	ー
ルームランプ:残照タイマー付き	●	●	●
前席パワーウインドー:タイマー付き	●	●	●
車速感応式集中ドアロックシステム:衝撃感知解除式	●	●	●
キーレスエントリー	●	●	●
テールゲートオープナー	●	●	●
ラゲッジルームランプ	●	●	ー
リバースシフト連動リアワイパー	●	●	●
リアパーキングセンサー	ー	●	ー

※＜1.2 8V＞：「ラウンジ SS」は初期導入限定モデルです。
※＜1.4 16V＞：「ポップ」の装備内容は計画例です。

●安全装備など

二重合わせガラス式フロントウインドー	●	●	●
フィアットコードⅡシステム（盗難防止装置）	●	●	●
ABS＋EBD	●	●	●
ESP：ASR、MSR、HBA機能、ASR-OFFスイッチ付き	●	●	●
ヒルホールドシステム	●	●	●
運転席ニーエアバッグ	●	●	●
デュアルエアバッグ：助手席キャンセラー付き	●	●	●
サイドエアバッグ：フロントシート組込型	●	●	●
前席ウインドエアバッグ	●	●	●
ダブルプリテンショナー、ロードリミッター付き前席シートベルト	●	●	●
SBR（前席シートベルト非着用警報）システム	●	●	●
アンチサブマリニングシート	●	●	●
ドア内蔵サイドインパクトビーム	●	●	●
後席3点式シートベルト	●	●	●
3点式ISO FIXチャイルドシートアンカー	●	●	●
ESS（緊急制動表示機能）	●	●	●
ファイヤープリベンション（車両火災予防）システム	●	●	●

●：標準装備、○：オプション装備、ー：設定なし

※＜1.2 8V＞：「ラウンジ SS」は初期導入限定モデルです。
※＜1.4 16V＞：「ポップ」の装備内容は計画例です。

■ボディカラーとインテリアカラー

<1.2 8V ラウンジSS>

		ボディカラー		
		ソリッド	スペシャル ソリッド	メタリック
シート材質	シートカラー	268 ボサノバ ホワイト	111 パンドブレ レッド	415 モッド ブルー
ファブリック	337 ブルー/アイボリー	ー	ー	●
	168 ブラック/アイボリー	●	●	ー

<1.2 8V ラウンジ>

		ボディカラー					
		ソリッド		スペシャル ソリッド		メタリック	
シート材質	シートカラー	268 ボサノバ ホワイト	418 ジャイブ ブルー	111 パンドブレ レッド	294 チャチャチャ アズール	891 クロスオーバー ブラック	415 モッド ブルー
ファブリック	337 ブルー/アイボリー	ー	●	ー	○	ー	○
	168 ブラック/アイボリー	●	ー	○	ー	○	ー

●：標準装備、○：オプション装備、ー：設定なし

※<1.2 8V>：「ラウンジ SS」は初期導入限定モデルです。
※<1.4 16V>：「ポップ」のカラー設定は未定です。

TECHNICAL SPECIFICATIONS

■テクニカルスペック

■主要諸元、動力性能

今回デビューする＜1.2 8V＞の装備データ、および近日導入予定の＜1.4 16V＞の参考情報を記載しています。

●寸法・重量

		1.2 8Vラウンジ、ラウンジSS
全長（mm）		3,545
全幅（mm）		1,625
全高（mm）		1,515
ホイールベース（mm）		2,300
トレッド（mm）	前輪	1,415
	後輪	1,410
車両重量（kg）		980（*1）、1,010（*2）、1,020（*3）
ハンドル位置		右
乗車定員（名）		4
ドア数		3
ラゲッジルーム容量（ℓ）		185 [550]

（*1）：メタルルーフ、（*2）：ガラスルーフ、（*3）：電動サンルーフ
[　]：後席バックレスト格納時

●エンジン

形式	横置き・直列4気筒 SOHC8バルブ、可変バルブタイミング機構付き
ボア×ストローク（mm）	70.8×78.8
総排気量（cm^3）	1,240
最高出力（EEC基準）	51 kW（69 PS）/5,500 rpm.
最大トルク（EEC基準）	102 N·m（10.4 kgm）/3,000 rpm.
圧縮比	11.1:1
点火方式	デジタル式ダイレクトイグニッション ノックセンサー付き
燃料供給装置	マルチポイント式電子制御 リターンレス配管
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン
燃料タンク容量（ℓ）	35
排出ガス浄化装置	三元触媒+ラムダセンサー Euro 4適合（Euro 5対応済み）

※＜1.2 8V＞：「ラウンジ SS」は初期導入限定モデルです。

●トランスミッション

形式		ATモード付き 5速シーケンシャル（デュアロジック）
変速比	1速	3.909
	2速	2.158
	3速	1.480
	4速	1.121
	5速	0.897
	後進	3.818
最終減速比		3.438
駆動方式		FWD（前輪駆動）
クラッチ形式		乾式単板、電子制御油圧作動式

※＜1.2 8V＞：「ラウンジ SS」は初期導入限定モデルです。

●寸法・重量

		1.4 16V ポップ
全長(mm)		3,545
全幅(mm)		1,625
全高(mm)		1,515
ホイールベース(mm)		2,300
トレッド(mm)	前輪	1,405(1,415:アルミホイール)
	後輪	1,400(1,410:アルミホイール)
車両重量(kg)		1,020(*1)、1,050(*2)、1,060(*3)
ハンドル位置		右
乗車定員(名)		4
ドア数		3
ラゲッジルーム容量(ℓ)		185 [550]

(*1):メタルルーフ、(*2):ガラスルーフ、(*3):電動サンルーフ
[ ]:後席バックレスト格納時

●エンジン

形式	横置き・直列4気筒 DOHC16バルブ(油圧式ラッシュアジャスター)
ボア×ストローク(mm)	72.0×84.0
総排気量(cm³)	1,368
最高出力(EEC基準)	74 kW(100 PS)/6,000 rpm.
最大トルク(EEC基準)	131 N·m(13.4 kgm)/4,250 rpm.
圧縮比	10.8:1
点火方式	デジタル式ダイレクトイグニッション ノックセンサー付き
燃料供給装置	マルチポイント式電子制御 リターンレス配管
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン
燃料タンク容量(ℓ)	35
排出ガス浄化装置	三元触媒+ラムダセンサー Euro 4適合(Euro 5対応済み)

※<1.4 16V>:「ポップ」は、近日導入予定の参考情報であり、予告なく変更することがあります。

●トランスミッション

形式		ATモード付き 5速シーケンシャル（デュアロジック）
変速比	1速	3.545
	2速	2.158
	3速	1.480
	4速	1.121
	5速	0.897
	後進	3.818
最終減速比		3.733
駆動方式		FWD（前輪駆動）
クラッチ形式		乾式単板 、電子制御油圧作動式

※<1.4 16V>：「ポップ」は、近日導入予定の参考情報であり、予告なく変更することがあります。

●ステアリング

	1.2 8V ラウンジ、ラウンジSS	1.4 16V ポップ
形式	電動モーター式パワーアシスト ラック&ピニオン	電動モーター式パワーアシスト ラック&ピニオン
最小回転半径（m）	4.7	5.6

●サスペンション

前輪	マクファーソンストラット リンク結合式スタビライザー	マクファーソンストラット リンク結合式スタビライザー
後輪	トーションビーム	トーションビーム

●タイヤ／ホイール

タイヤ	185/55R15（175/65R14）	185/55R15
ホイール	6J×15：アルミホイール （5.5J×14：スチールホイール）	6J×15：スチールホイール （6J×15：アルミホイール）

※<1.2 8V>：「ラウンジ SS」は初期導入限定モデルです。
※<1.4 16V>：「ポップ」は、近日導入予定の参考情報であり、予告なく変更することがあります。

●ブレーキ

形式	X字型-2系統油圧式 バキュームサーボ付き ABS＋EBD	X字型-2系統油圧式 バキュームサーボ付き ABS＋EBD
付加機構	ESP、ASR、HBA、 ヒルホールドシステム	ESP、ASR、HBA、 ヒルホールドシステム
前輪:ディスク(外径) ：キャリパー	ソリッド(240 mm) フローティング式	ベンチレーテッド(257 mm) フローティング式
後輪:ドラム／ディスク(外径) ：キャリパー	ドラム(180 mm)	ソリッド(240 mm) フローティング式

●動力性能

（メーカー参考値）

最高速度(km/h)	160	182
0～100 km/h加速(秒)	12.9	10.5

●二酸化炭素排出量

（メーカー参考値）

CO_2排出量(g/km)	119	149

※<1.2 8V>：「ラウンジ SS」は初期導入限定モデルです。
※<1.4 16V>：「ポップ」は、近日導入予定の参考情報であり、予告なく変更することがあります。

Fiat Group Automobiles Japan

www.fiat-auto.co.jp.com

www.fiatgroupautomobilesjapan-press.com